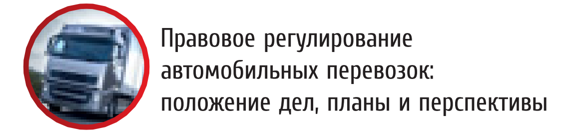
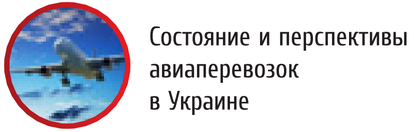
5 (911)
Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

май 2016 г.
Издается с 1998 г.

Портовая отрасль в ожидании инвестиций


Правовое регулирование автомобильных перевозок: положение дел, планы и перспективы


Состояние и перспективы авиаперевозок в Украине


От Пятого к Шестому семинару ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли...



Grain forum
& Maritime Days in Odessa
May 2017



ДОСТАВИМО, ЯК ПОТРІБНО ВАМ!





«DELPOST» - ОЦЕНКУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОПРЕДЕЛЯЮТ ПАРТНЕРЫ»

КАЖДОМУ ПАРТНЕРУ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ИМЕННО ТОТ СПЕКТР УСЛУГ, В КОТОРОМ ОН НУЖДАЕТСЯ. КОМПАНИИ ДОСТОЙНО ОЦЕНИВАЮТ ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К СОТРУДНИЧЕСТВУ, ГИБКОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ «DELPOST».

«По основным показателям в своевременности адресной доставки и магистральных перевозок, сохранности грузов ООО «DELPOST» уверенно занимает приоритетные, лидирующие позиции».

Руководитель Глобального логистического центра компании «Oriflame» в Украине Михаил Белинский.

«Высокая степень ответственности, прозрачность в отношениях, качество и надежность - основные черты, присущие деятельности ООО «DELPOST».

Директор по обеспечению продаж в Украине компании ДП «Avon Cosmetics Ukraine» И. Андросов.

«Результаты сотрудничества показывают, что компания отличается четким выполнением договорных обязательств, высококачественным и оперативным реагированием на поставленные задачи и их выполнение».

Директор по дистрибуции, логистике и управлении поставками ООО «Comfy-TRADE» Вячеслав Лизаров.

«Опытный и ответственный партнер в области транспортной логистики, компания ООО «DEL-POST» имеет ряд преимуществ, позволяющих обеспечивать своевременную доставку продукции до конечного потребителя с сохранением ее целостности и качества».

Директор ООО фирма «Грона» Нина Левенчук.

«На современном рынке логистических услуг в пределах Украины, а также на международном рынке, компания «DELPOST» зарекомендовала себя, как опытный, ответственный, надежный партнер».

Директор компании «Людвиг и Ко» Каи - Геннинг Людвиг.

«Деятельность компании «DELPOST» направлена на максимальное сотрудничество с клиентом, что позволяет быстро реагировать на возникновение непредвиденных ситуаций и оперативно их решать».

Директор ООО САКУРА-АНВИ Игорь Ступак.

«Индивидуальный подход логистической компании «DELPOST» в сотрудничестве с бизнес-партнерами открывает множество возможностей для развития взаимовыгодного, успешного бизнеса».

Заместитель директора по операционной деятельности компании «ALESCO» Виталий Прищепа.

«Результатом партнерского сотрудничества с «DEL-POST» для нас всегда есть вовремя доставленный груз с гарантированным сохранением его качества и целостности».

Генеральный директор ООО «Delivery» Елена Лакатош.

СОТРУДНИЧАЯ С КОМПАНИЯМИ, «DELPOST» ЗАБОТИТСЯ И О КОНЕЧНОМ ПОТРЕБИТЕЛЕ, ПРОЯВЛЯЯ СВОЕ УВАЖЕНИЕ ДЕЙСТВИЯМИ, ПРЕДОСТАВЛЯЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ ОЖИДАЕМОЕ И ОСТАТЬСЯ ДОВОЛЬНЫМ.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ЗЕРНОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

КРУПНОГАБАРИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

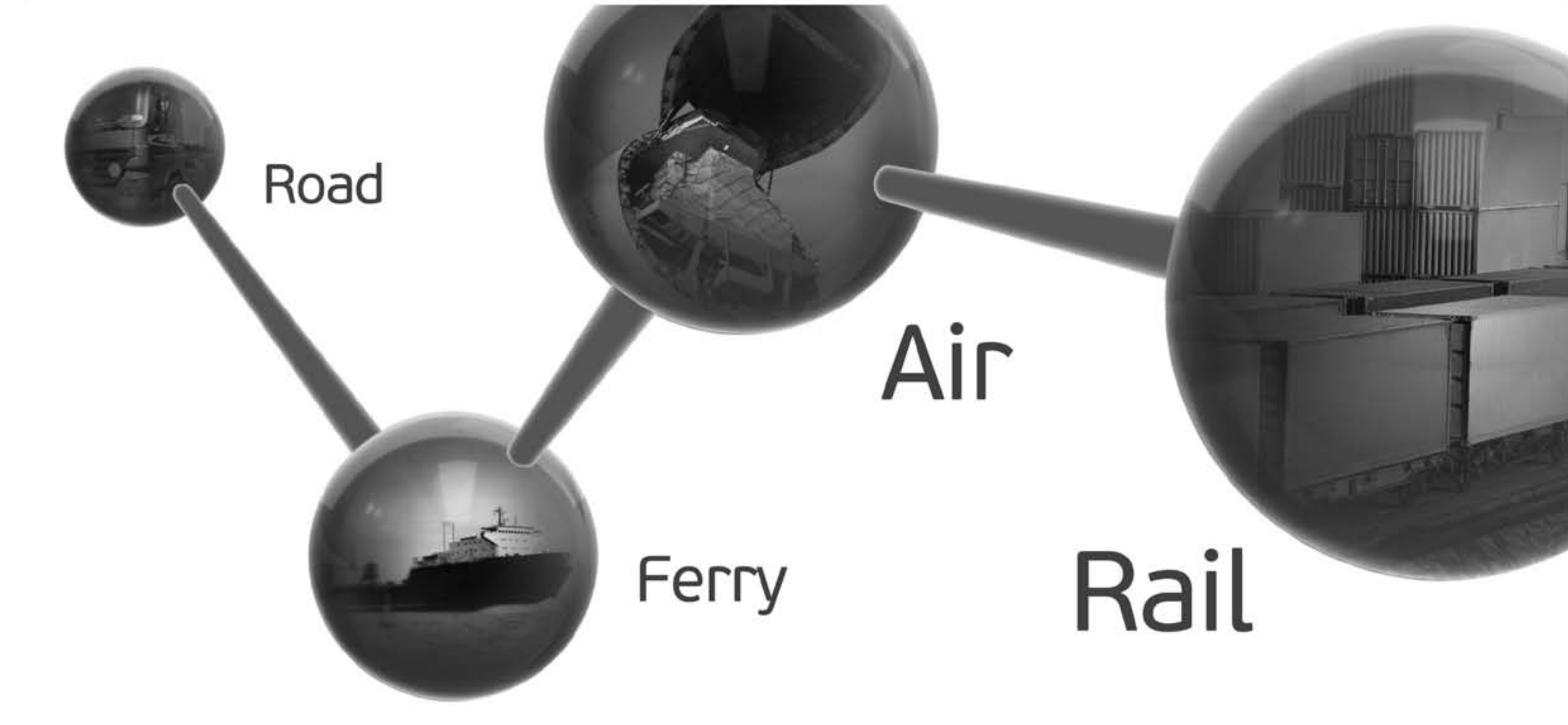
МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

АВТОПЕРЕВОЗКИ

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

ООО “АЛЬЯНС ТРАНС РЕЙЛ”

г.Киев, Украина, 03038 ул.Федорова,26, оф.1
тел./факс.+38044 492 28 25
моб. +38067 658 46 52
E-mail: info@alliancetransrail.com
www.alliancetransrail.com



 Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок

 Container Transport
Организация
контейнерных перевозок

 Ferry Service
Организация
паромных перевозок

 Air Freight
Организация
авиационных перевозок

 Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах

 Routing
Составление
оптимального маршрута

 Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза

 24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка

 Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов

 Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



JSC Lithuanian Railways



Navigation Maritime Bulgare JSC










MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 5 (911) май 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

















Портовая отрасль в ожидании инвестиций

Ровно год прошел с момента завершения разработки в недрах Мининфраструктуры планов инвестиционного развития морских портов — в мае 2015 г. такие документы получили 10 из 13 портов, составляющих сегодня реально функционирующую отрасль морской перевалки грузов. В апреле 2016 г. новый министр инфраструктуры анонсировал курс на активизацию инвестиционного развития портов, указав в числе перспективных механизмов его реализации концессию и приватизацию.

В парламенте ожидает рассмотрения законопроект, запускающий процессы приватизации государственных стивидорных компаний.

С такими исходными данными портовая отрасль Украины вступает в середину года, особенно сложного с точки зрения финансирования проектов развития и поддержания существующей инфраструктуры.



ПЛАНЫ НА ВЫРОСТ

Планы, подготовленные Мининфраструктуры как органом отраслевого управления, предусматривают создание дополнительных перевалочных мощностей совокупным объемом порядка 90 млн т.

Это увеличит нынешнюю пропускную способность украинских морских гаваней почти вдвое — напомним, согласно данным Администрации морских портов Украины (АМПУ), накопленный потенциал пропускной способности терминальных мощностей в портах составляет около 100—110 млн т.

Сегодняшняя совокупная загрузка этих мощностей, даже на фоне относительно снижения, уже превышает данный показатель на 40—50%, что делает особенно актуальной задачу инвестиционного развития.

Наиболее масштабные планы анонсированы для порта "Южный", что вполне объяснимо с точки зрения его перспективности — порт является самым молодым и глубоководным в украинских акваториях. Здесь планируется добавление свыше 50 млн т в год пропускной способности за счет практически всех основных номенклатурных составляющих — навал, генеральные грузы, зерно, налив, контейнеры. Это выдвинет порт, уже лидирующий по мощностям в масштабах отрасли (потенциал — 53 млн т в год, что составляет более половины совокупной пропускной способности морских портов страны), далеко вперед в сравнении с прочими гаванями Украины. Напомним, именно для "Южного" АМПУ продвигало пилотный в отрасли проект передачи в концессию государственных активов в виде целостного имущественного комплекса, однако процесс был остановлен на этапе оценки активов. Помимо субъективных причин, очевидно, сказались сложности данного проекта в связи с высокой концентрацией в акватории "Южного" частных перевалочных комплексов — фактически, здесь присутствуют наиболее мощные стивидоры-частники Украины. Отчасти подтверждением подобных трудностей можно считать более ограниченные планы инвестиционного развития, сформулированные для второго по потенциалу пропускной способности порта Украины — Одесского, где практически вся стивидорная деятельность уже осуществляется частными компаниями. Они же и получили в оперирование, соответственно, производственные фонды, дислоцирующиеся в порту; новым претендентам придется изыскивать и формировать производственный потенциал с учетом этого обстоятельства. Пока же для Одессы, располагающей потенциалом мощностей на уровне 47 млн т в год, предлагается инвестиционное развитие за счет весьма ограниченной грузовой номенклатуры — нефтеналива и контейнеров (24 млн т и 0,65 млн TEU соответственно дополнительной пропускной способности).

Наименьший прирост мощностей среди ведущих портов планируется для трех — Ильичевского, Мариупольского и Николаевского (на 11, 7 и 4 млн т в год соответственно). Ильичевск, имеющий уже свыше 46 млн т пропускной способности, увеличит данный показатель еще на 23%, Николаев — на 24% (до 35,5 млн т). Сложнее ситуация в Мариуполе, где потенциал на уровне 23 млн т сегодня вынужденно загружен не более чем на 40%. Однако планы порта, рассчитанные на перспективу, предусматривают не только увеличение пропускной способности, но и расширение номенклатурных возможностей (за счет контейнеров и нефтепродуктов). Для соседнего с Мариуполем Бердянского порта сделан упор на развитии мощностей для черных металлов (включая чугун), а также на угольном направлении (уголь, кокс). Прибавка мощностей в совокупности составит 8,6 млн т, что увеличит пропускную способность порта в 3,6 раза. Еще более серьезный рост мощностей планируется в Белгород-Днестровском порту — в 5,6 раза, до 5,1 млн т в год. В Измаильском порту запланировано создание дополнительных мощностей в объеме 2,7 млн т в год — в 1,3 раза больше сегодняшнего потенциала, в Октябрьском — на 6 млн т (+100%).

ИСКЛЮЧЕННЫЕ ИЗ РАЗВИТИЯ

В целом же государством предлагаются проекты развития для большинства портов, но отнюдь не для всех — из данной программы выпали порты Ренийский и Усть-Дунайский (Украинский Дунай), а также Скадовский (Николаевский морской регион). Все три порта сегодня серьезно недозагружены — Ренийский использует порядка 10% своего потенциала, Усть-Дунайский — менее 0,5%, Скадовский — не более 3%. При этом все порты демонстрируют заметный спад грузооборота, варьирующий от -40% до -60%. Однако потенциал у каждого из тройки портов в той или иной степени имеется, хотя наличествуют и сложности. Так, Усть-Дунайский практически выпал из системы международного сообщения как не располагающий прилегающей сухопутной инфраструктурой (не только железнодорожной, но и автомобильной), а также имеющий проблемы с заносимостью. Отсутствует железнодорожное сообщение и у Скадовска; Ренийский порт также имеет проблемы с железнодорожным сообщением — обслуживается через участок сопредельной Молдовы. В то же время Скадовск является стратегическим элементом автопаромной сети Украины (за счет сообщения с Турцией). Ренийский порт, с потенциалом свыше 8 млн т в год, по сути, является наиболее мощным во всем бассейне Дуная, причем его профиль хорошо сба-



лансирован — это наливные и сухие грузы широкой номенклатуры (включая высокотарифную номенклатуру — ро-ро и контейнеры). Однако данный порт, ввиду своей дислокации, находится в жестких конкурентных тисках: с одной стороны — Большая Одесса, с другой — активно растущий молдавский порт Джурджулешты, единственная точка выхода Молдовы на рынок морских перевозок. По соседству — прямой региональный конкурент, Измаильский порт, обслуживаемый сетью "Укрзализныци". Многолетняя борьба Ренийского порта за строительство обходной ж/д ветки остается безрезультатной — у государства и "Укрзализныци" не находятся средства на проект стоимостью порядка $0,1—0,2 млрд. Тем не менее и с нынешней инфраструктурой порт получал грузы по железной дороге благодаря согласованным с Молдовой тарифам — в частности, еще в 2014 г. сюда поступали экспортные нефтепродукты, удобрения, уголь, кокс, зерно. Да и в 2015 г. номенклатура оставалась достаточно широкой, хотя базировалась уже на транзите. По сути, Ренийский порт остается перспективным — достаточно сказать, что его инвестиционный план, ранее актуализированный АМПУ, предусматривал целый спектр номенклатурного развития (зерно, нефтепродукты, ро-ро); фигурировал и конкретный потенциальный инвестор — компания "Рени-Терминал", уже работающая в порту в качестве стивидора (нефтегрузы, индустриальные масла). Конечно, можно предполагать отказ компании от дальнейшего расширения, однако причинами могут быть как подвижки конъюнктуры, так и сложности, создаваемые для инвесторов в портах Украины. Судя по повышенному интересу государства и бизнеса к нефтепродуктам, вторая причина вероятнее.

РАЗВИТИЕ ВНЕ СТРАТЕГИИ?

Инвестиционная "дорожная карта" портов, подготовленная от имени государства, ценна не только и не столько своей масштабностью, сколько формированием представления относительно инвестиционной привлекательности и возможностей дальнейшего освоения (развития) отдельных морских регионов Украины. Последнее, возможно, наиболее важно с учетом сложностей приватизации в портах страны — в большинстве из них, включая самые привлекательные в коммерческом смысле, в том или ином статусе собственности уже работает множество субъектов хозяйственной деятельности, и вписаться в эту конфигурацию новым компаниям-собственникам будет достаточно сложно. Кроме того, существует утвержденная на уровне КМУ стратегия развития морских портов, закрепляющая, среди прочего, их грузовую специализацию. В этом документе прямо указано, что направления развития портов должны соответствовать их доминирующему грузовому профилю, и он сформулирован в исчерпывающем стиле: Мариуполь — железорудное сырье, уголь, черные металлы; Одесса — то же и нефтяные грузы, а также зерно и контейнеры; "Южный" — то же и химические наливные; Ильичевск — то же и зерно, контейнеры; Николаев и Херсон — зерно. Следует отметить, что жестко закреплена специализация самых привлекательных для инвестора портов, и подобное ограничение трактовалось правительством как движение к сбалансированному развитию портовой отрасли в целом. Данная директива действительна и сегодня, однако разработанные планы уже явно вышли за ее рамки в части специализации. Так, в Мариуполе в рамках стратегии предусмотрено развитие единственной номенклатуры — угольной; все прочие, упомянутые в плане развития, будут развиваться, фактически, вразрез стратегии (зерно, нефтепродукты, растительное масло, контейнеры). Для Одессы вне директивы лежит развитие пассажирского профиля, для "Южного" — развитие перевалки зерна, масла, сжиженного природного газа. Подобные несовпадения стратегических установок и нынешнего планирования можно усмотреть и для прочих портов. Между тем упомянутая стратегия является долгосрочной (до 2038 г.), что еще более лимитирует планы инвесторов. Имеются в стратегии и положения, апеллирующие к оценке Антимонопольного комитета — в частности, указано, что несогласованность развития перевалочных мощностей является причиной недобросовестной конкуренции между отечественными портами. Требует уточнения и тезис "отсутствие четкой специализации портов по видам грузов приводит к их неэффективной перевалке". Очевидно, требуется коренной пересмотр стратегической линии государства в отношении инвестиционного развития портов, что, возможно, потребует корректировки уже имеющихся планов. Возможно, следует формализовать процедуру выработки инвестиционных планов, выдвигаемых государством. Очевидно, с учетом перспектив приватизации стивидорной деятельности государственные директивы, касающиеся грузового профиля портов, должны получить более строгое нормативное обоснование. И это не следует трактовать как ломку уже принятого отраслью инвестиционного курса — скорее, как его развитие с учетом изменяющихся рыночных условий, что вполне оправдано и целесообразно. Более того, может служить признаком той самой либерализации системы государственного управления, в которой так нуждается портовая отрасль Украины.

КАТКЕВИЧ Галина

Новый "Шелковый путь" — шанс для возвращения утраченных транзитных грузопотоков в Украину

Таков был лейтмотив международной научно-практической конференции "Международные транспортные коридоры: весь запад—восток и "Шелковый путь", организованной СК "Укрферри" и Одесским национальным морским университетом (ОНМУ).

Проходило мероприятие на морском отрезке "Шелкового пути" на борту парома "Каунас Сивей" (судно передано в тайм-чартер СК "Укрферри" датской компанией).





Тема развития международных транспортных коридоров чрезвычайно актуальна и важна. Вдумайтесь, как стремительно растут транснациональные перевозки, в которые активно вовлекаются транспортные системы, в том числе и украинская. А это значит, что предстоит пересмотреть направления развития всех видов транспорта, оптимизировать нынешнюю инфраструктуру, чтобы идти в ногу со всем европейским сообществом.

Еще один важный штрих. Как известно, недавно в Украину вернулся первый экспериментальный грузовой поезд с маршрута по так называемому "Новому "Шелковому пути". В адрес его отправителей было немало критики. Вместе с тем, министр инфраструктуры Владимир Омелян заявил, что первый экспериментальный запуск поезда по указанному маршруту был удачен с политической точки зрения. В целом министр считает, что с указанным проектом Украина "попала в десятку". Надо проект дорабатывать. Впрочем, как и другие… Без инноваций, гармонизации международных перевозок не будет движения вперед.

А это требует повышения уровня транспортной логистики. Поиск путей развития международных транспортных коридоров, в том числе евроазиатских и связанных с проектом "Новый "Шелковый путь", повышение уровня логистики в соответствии с особенностями морской отрасли Украины и др. вопросы были в центре внимания участников конференции "Международные транспортные коридоры: весь запад—восток и "Шелковый путь".

Михаил Постан, проф., завкафедрой маркетинга и менеджмента ОНМУ, открывая конференцию, подчеркнул, что создание единого транспортного пространства Европейского Союза открывает новые возможности для развития международных перевозок. В частности, коридоры Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) соединены с транспортными сетями государств, не являющихся членами ЕС. Например, с Украиной возможно соединение через Средиземноморский коридор и коридор Рейн—Дунай; с Беларусью — через коридор Северное море—Балтика. Такая возможность позволяет создать единую транспортную сеть, соединяющую страны Востока и Запада.

Указанные тенденции развития европейской транспортной сети наблюдаются на фоне намерений таких стран, как Россия, Китай, Турция, Иран, Казахстан, развивать транспортную ось, возрождающую "Великий Шелковый путь".

"Геополитическая интрига вокруг МТК заключается в том, что Китайская народная республика, став второй экономической сверхдержавой, продолжает экономическую экспансию в Евразии. 2013 г. стал знаковым для КНР, активно создающей плацдармы в Евразии, включая Большую Европу. Китай выдвинул идею стратегического суперпроекта "Экономического пояса "Шелкового пути" и "Морского Шелкового пути" ("один пояс и один путь"). Этот суперпроект согласуется с логикой классической геополитики и формулы: "Кто владеет Евразией, тот владеет миром, — отметил в своем выступлении известный китаевед и специалист по геополитике Владимир Дергачев. — Китай уже вошел в Центральную Азию и Восточную Европу как мировой геоэкономический игрок. Здесь создается важный плацдарм "Экономического пояса "Шелкового пути" в мирном наступлении на Европейский Запад".

В своем докладе "Экономическое поле "Шелкового пути" — суперпроект века" В. Дергачев осветил как некоторые исторические аспекты этой мощной транспортно-торговой артерии, так и нынешние планы и конкретные шаги Китая по реализации стратегического суперпроекта. Он считает, что "…самый протяженный в мире "экономический пояс" обладает огромным потенциалом регионального развития и взаимодействия, богатыми энергетическими, минеральными, туристическими, культурными и аграрными ресурсами. Многомерная инновационная модель регионального сотрудничества позволит странам Евразии расширить геоэкономическое пространство для развития путем формирования следующих направлений (коридоров): транспортный коридор, энергетический, торговый, информационный, научно-технического сотрудничества, аграрного освоения, туристического развития, безопасности и политического взаимодействия.

Проект предусматривает формирование единого евроазиатского пространства и трансконтинентальной магистрали от Лондона до Шанхая с учетом действующих тоннелей под Ла-Маншем и Босфором. На востоке планируется создание тоннеля и моста с Корейским полуостровом и Японией и мощного транспортного коридора в Юго-Восточную Азию. По сути, впервые обозначились контуры Китайского геополитического евразийского суперпроекта, с которым придется считаться стратегам США, Евросоюза и России. Коммуникационная сеть проекта напоминает осьминога со щупальцами во все части света в Евразии".

Отвечая на вопрос журналистов: "Как в этих условиях действовать Украине?", В. Дергачев ответил: "Пекин заинтересован в сотрудничестве с Украиной. Нужна политическая воля и конкретные действия со стороны Украины…".

Такой же точки зрения придерживается и Юлия Попова, к.э.н., доц. кафедры "Логистика" Государственного экономико-технологического университета транспорта. По ее мнению, "привлечение Украины к этому проекту обеспечит инновационное развитие транспортно-логистических систем и комплексов, будет иметь стратегическое значение для поддержки транзитного рейтинга Украины". Участие Украины в новом проекте Китая — шанс для возвращения утраченных транзитных грузопотоков, которые будут способствовать оживлению экономики страны, привлечению инвестиций для развития железнодорожной и портовой инфраструктуры, продвижению страны в европейское содружество. Ученые подготовили

теоретико-методологические обоснования необходимости решительного "аккорда" со стороны государственных органов и представителей бизнеса.

В этой связи создание логистических центров является очень актуальным. На этом акцентировали внимание в ходе конференции Ю. Попова, В. Дергачев, М. Постан и другие.

"Без логистического обслуживания трудно представить эффективное использование международных транспортных коридоров, — заявил Михаил Постан. — Это означает, что вдоль транспортных коммуникаций должны быть созданы центры консолидации грузов, поступающих с предприятий, расположенных в глубине страны".

Проблема состоит в том, что, имея все возможности для возрождения судоходства и интеграции в евроазиатскую транспортную систему, Украина их хронически не использует. Непонимание правительством роли национального судоходства в развитии украинской экономики, неоправданно высокие тарифы и ставки сборов в портах и ряд других причин делают украинское судоходство неконкурентоспособным по сравнению с зарубежными судоходными компаниями и портами. Украина вполне могла бы зарабатывать сотни миллионов долларов фрахта, обеспечив престижной работой десятки тысяч тружеников моря.

В этом плане интересен опыт балтийских коллег, в частности организация паромных линий. Ряд докладов на конференции как раз и был посвящен этому вопросу. В частности, будущий логист, студентка ОНМУ Виктория Барон проанализировала паромные перевозки на Балтике и Черном море. На Балтийском море значительно больше паромных сервисов, Черноморье отстает по пассажирским перевозкам, большой разрыв в сегменте круизных ро-ро маршрутов и др. Но обратим внимание на другую статистику: в среднем на балтийской линии паром в год простаивает на рейдах портов захода 3 суток, на черноморской — 19. А это уже свидетельство разного качества обслуживания судов в портах. И один из фактов того, что оперирование паромами на юге более затратно для оператора, чем аналогичный бизнес на Балтике.

Еще одна существенная особенность: на Балтике практически все порты применяют прогрессивную шкалу скидок с портовых сборов, связанную с количеством судозаходов. У нас этого нет. В. Барон назвала и другие причины, ограничивающие развитие судоходства и, в частности, паромного сервиса на Черном море.

Положительным моментом, по мнению докладчика, является укрепление сотрудничества черноморских и прибалтийских транспортных организаций. Примером может служить подписанный Украиной и Литвой меморандум о присоединении проекта "ВИКИНГ" к новому "Шелковому пути" по Транскаспийскому коридору. Новый транзитный маршрут включает паромные переправы Черного и Каспийского морей (Черноморск—Батуми и Алят—Актау-Порт) и он должен стать конкурентоспособным по сравнению с традиционным сухопутным маршрутом. Сегодня изучается потенциальный грузопоток, который может быть переориентирован на транспортировку в составе контейнерного поезда.

Николай Коваленко, к.э.н., доцент ОНМУ, напомнил участникам конференции о важности развития интермодальных перевозок. К сожалению, комплексного подхода к реализации проектов создания интермодальных систем в Украине сегодня практически не существует. Необходимо создание нормативно-правовой базы, отвечающей международным нормам. "Разве это логично, — риторически вопрошал заведующий кафедрой транспортного права ОНМУ, проф. Александр Балабанов, — что до сих пор в Украине не принят закон о речном транспорте?".



Подводя итоги мероприятия, следует подчеркнуть, что круг вопросов конференции охватывал вопросы развития транспортной сети в свете новых тенденций в развитии МТК и нового "Шелкового пути". Но одно из направлений следует отметить особо. Как сообщил М. Постан, недавно стартовала германско-украинская программа в области логистики — GUMLog. Координатором проекта с германской стороны является университет Бремена, а финансирует программу немецкий фонд DAAD. "Совместный проект, — как отметил М. Постан, — предполагает постоянное участие в нем разных учреждений и институтов из академической среды, сферы логистического бизнеса и представителей региональной администрации. Мы надеемся на то, что эта программа положит начало созданию долгосрочной украинско-германской сети междисциплинарных экспертов в области транспорта и логистики".

Участники конференции высказали уверенность, что их разработки найдут практическое применение в реформировании транспортной отрасли, станут импульсом к реализации планов по развитию судоходства, привлечению инвестиций, а в конечном итоге будут содействовать стыковке "шелковых" магистралей с украинской транспортной инфраструктурой.

БУЛЛО Лариса



Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231, 269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva



План приоритетных шагов правительства на 2016 г.



Премьер-министр Украины В. Гройсман представил план приоритетных шагов правительства на 2016 г. во время внеочередного заседания правительства 19.05.2016 г., сообщает Департамент информации и коммуникаций с общественностью Секретариата КМУ.

По его словам, главные приоритеты правительства на 2016 г. — макроэкономическая стабилизация, повышение качества государственного управления и государственных услуг, установление верховенства права и противодействие коррупции, восстановление безопасности граждан, создание благоприятных условий для развития бизнеса.

"Самый главный приоритет, который мы ставим перед собой, — мы должны обеспечить высокий уровень жизни людей, а это возможно сделать, кто бы что ни говорил, через абсолютно устойчивую экономическую стабилизацию и долгосрочный экономический рост. Мы можем построить качественную, успешную страну только тогда, когда у нас будет стабильная, развитая и открытая экономика", — подчеркнул В. Гройсман.

Один из главных приоритетов правительства — достижение макроэкономической стабильности. Глава правительства отметил, что за 25 лет украинской независимости не были проведены структурные реформы, что привело к тенизации экономики, усилению коррупции, снижению уровня жизни людей и конкурентоспособности государства.

"Невозможно развивать страну, когда мы имеем нестабильную банковскую систему, когда мы имеем непонятные инфляционные процессы, когда мы имеем слабую, зарегулированную, закрытую экономику, неэффективное управление государственными предприятиями, когда мы имеем достаточно высокий уровень коррупции и невысокие доверие и эффективность судебной системы. Наша главная задача — обеспечить макроэкономическую стабилизацию, которая показывает свои возможности сегодня, и обеспечить в среднесрочной перспективе макроэкономический рост", — отметил Премьер-министр. По его словам, "имея колоссальный потенциал, природные ресурсы, при разумном, качественном управлении" Украина может достичь европейских показателей уровня жизни и роста экономики.

Правительство также будет принимать меры для изменения качества госуправления, для того, чтобы власть могла адекватно воспринимать вызовы и принимать профессиональные решения, отметил В.



Гройсман. "Украине нужна ответственная, публичная, прозрачная и профессиональная власть", — подчеркнул он.

Первоочередные шаги правительства также будут осуществлены в направлении установления верховенства права и противодействия коррупции. "Угроза коррупционная не менее важна, чем то, что мы имеем сегодня со стороны нашего северного соседа", — отметил Премьер-министр. Глава правительства отметил, что коррупция, низкий уровень доверия к судебной ветви власти и низкий уровень верховенства права подрывают доверие к Украине и доверие граждан к государству.

Среди приоритетных задач КМУ — восстановление безопасности граждан. "Мы должны подтвердить нашу независимость, мы должны вернуть контроль над всей территорией нашего государства и обеспечить внутри нашей страны безопасность граждан", — подчеркнул В. Гройсман.

Кроме того, одна из главных задач правительства — создание благоприятных условий для развития бизнеса. "Должны создать такие условия, чтобы бизнес был способен к собственному развитию", — отметил он.

Исходя из определенных главных приоритетов, перед правительством стоит ряд первоочередных задач. Так, нужно изменить систему принятия правительственных решений, в частности продолжая передачу полномочий на места, отметил В. Гройсман. Также правительство продолжит осуществление реформы государственной службы. В этом контексте нужно эффективно внедрить новый Закон о государственной службе, отметил Премьер-министр. В первоочередных планах — внедрение электронных технологий, что будет способствовать преодолению коррупции и повышению удобства предоставления государством услуг гражданам.

"Наша общая позиция всех министров — государственная власть должна минимизировать любое воздействие и давление на гражданина. Нельзя бегать за справками, стоять в очередях на получение надлежащей тебе государственной помощи. Мы будем все делать для того, чтобы продолжить дерегуляцию, мы будем все делать для того, чтобы минимизировать контакты человека с чиновниками, и для этого информационные технологии очень важны", — подчеркнул В. Гройсман. Так, в 2016 г. запланировано внедрение государством 10—15 электронных услуг.

Также правительство продолжит децентрализацию и поддержку объединения территориальных общин, на что в 2016 г. предусмотрен 1 млрд грн.

Премьер-министр отметил необходимость возвращения к осуществлению налоговой реформы. При этом должна быть обеспечена предсказуемость и понятность установления налогов. "Нам нужно вернуться к реформированию налоговой системы, нам надо сконцентрироваться на понятности администрирования налогов, нам надо повысить ответственность налоговых органов и нам надо провести сокращение государственной фискальной службы", — заявил В. Гройсман. По его словам, ГФСУ должна быть сервисной службой, а к плательщикам налогов не могут применятся никакие двойные стандарты.

Одним из приоритетов правительства является наведение порядка на таможне, продвижение в данном направлении уже осуществляется, отметил В. Гройсман. "Мы наведем там порядок и сделаем все для того, чтобы белый импортер чувствовал себя абсолютно комфортно, а серый и черный — имели показания, несовместимые с жизнью", — подчеркнул Премьер-министр. По его словам, в ближайшее время будут предложены изменение системы работы таможни и ее техническое переоснащение.

Правительство имеет целью обеспечить прозрачную, открытую, эффективную приватизацию объектов госсобственности в Украине, которые всегда были "коррупционной кормушкой кланов". Эффективная прозрачная приватизация — это антикоррупционный шаг, который будет стимулировать создание рабочих мест и восстановление национальной экономики, подчеркнул В. Гройсман. Также правительство продолжит публичное, конкурсное назначение руководства госпредприятий и сократит перечень предприятий, не подлежащих приватизации. "Нельзя назначать на государственные предприятия "по блату", потому что этот блат потом вылетает в десятки миллиардов, принадлежащих украинскому народу, а они выходят в теневые схемы", — отметил он.

Среди других целей правительства — увеличение прямых иностранных инвестиций и стимулирование внутреннего инвестирования. С этой целью, в частности, возможно создание индустриальных парков, которые могут быть очагами новой инвестиционной политики, отметил В. Гройсман.

Правительство ставит перед собой задачу реформировать систему государственной поддержки сельского хозяйства. "Мы должны ввести адресную, четкую поддержку небольшим фермерским хозяйствам до 500 га земли на выработку собственной, конкурентной, чистой, качественной сельхозпродукции. Мы будем этим вопросом заниматься, мы ставим его в приоритет и мы считаем, что этот вопрос должен быть решен", — отметил он.

Еще одна задача правительства — реформирование рынка природного газа, в частности путем увеличения добычи собственного газа, искоренения коррупции в этой сфере, достижения энергоэффективности и энергонезависимости страны. В этом контексте В. Гройсман напомнил, что недавно правительство приняло решение о введении единой рыночной цены на газ.

Одним из национальных приоритетов в Украине должно стать строительство дорог и транспортных коридоров, что позволит развивать транзитный потенциал Украины, стимулировать создание рабочих мест и развитие экономики, отметил Премьер-министр. В

2016 г. запланировано создание специального Дорожного фонда, что позволит провести децентрализацию управления ресурсами и дать на места импульс к среднесрочному планированию ремонта и строительства дорог. "Вы увидите, что через несколько лет автодорожное хозяйство при таком подходе выйдет на совершенно иной качественный уровень", — подчеркнул он.

Кроме того, среди главных задач правительства — реформа социальной защиты населения. По словам В. Гройсмана, социальная помощь должна быть адресной, более удобной для получения и предоставляться по понятным процедурам. В этом году запланировано введение электронного предоставления субсидий и строительство 5 прозрачных офисов администрирования в различных городах Украины. "Нам надо реформировать систему для того, чтобы защитить бедных, а не дать льготы и компенсации тем, кто имеет и льготы, и компенсации, и достаточно высокую пенсию или заработную плату", — отметил он.

Комментируя сферу здравоохранения, Премьер-министр отметил необходимость наведения порядка с лекарствами, в частности их закупки и упрощения доступа качественных медицинских препаратов из-за рубежа. Кроме того, надо сосредоточиться на борьбе с сердечно-сосудистым заболеваниями, от которых в Украине ежегодно умирает 426 тыс. граждан. "Наша с вами задача — уменьшить смертность от сердечно-сосудистых заболеваний, уменьшить инвалидность. Это наша с вами задача — спасать жизни людей, — отметил В. Гройсман. — Люди должны получать своевременную и качественную медицинскую помощь".

В сфере образования правительство, в частности, нацелено на осуществление дерегуляции и дебюрократизации. "Наши учителя и администрации школ не только учат детей, они еще отписывают кучу задач, кучу приказов, кучу инструкций, которые никому не нужны. Они работают на документооборот, хотя должны концентрироваться на образовательном процессе", — отметил он. Правительство также будет принимать меры для развития сети детских садов для того, чтобы обеспечить доступность дошкольного образования в Украине. Кроме того, в приоритетах — модернизация профессионально-технического образования, программы обучения и оборудования, что будет способствовать обеспечению конкурентности выпускников профессионально-технических заведений.

Среди других задач — осовременивание местных культурных учреждений в рамках децентрализации. В качестве примера необходимых мер Владимир Гройсман назвал проведение инвентаризации учреждений культуры и библиотечной сети на местах. "Это вопрос приоритета Министерства культуры. И я глубоко верю в то, что нам удастся построить сеть, в которой мы будем формировать качественную культурную среду", — отметил он.

Важным приоритетом профильного министерства является развитие профессионального спорта и массовой физической культуры. "У нас есть лучшие спортсмены. Поэтому наша задача — создать условия, чтобы они профессионально росли, участвовали в соревнованиях и побеждали", — отметил он. В. Гройсман отметил, что в рамках финансовой децентрализации важными партнерами в достижении этой цели являются органы местной власти. "Нам нужно сделать все для того, чтобы спортивная инфраструктура была доступной для рядового гражданина. Оттуда берутся профессиональные спортсмены", — подчеркнул он.

Также нужно предпринимать шаги в направлении усовершенствования системы патрульной полиции и дальнейшего реформирования национальной полиции, отметил глава правительства.

Отдельно Премьер-министр отметил необходимость подготовки к реинтеграции временно оккупированной территории части Донбасса. Он напомнил, что в Украине сегодня насчитывается 1 млн 730 тыс. временно перемещенных лиц, которые "вынуждены были под дулом автомата покинуть свои дома". "Наша задача — в первую очередь помнить о людях, временно перемещенных лицах, максимально наладить возможности их интеграции, нормальную жизнь и быть готовыми к реинтеграции Донбасса, восстановлению его инфраструктуры", — подчеркнул он. Новое Министерство по вопросам временно оккупированных территорий и внутренне перемещенных лиц призвано обеспечить полную готовность к началу этого процесса, отметил Премьер-министр. План приоритетных задач правительства был наработан в течение последнего месяца совместно всеми министерствами. Представленный документ является основой для дальнейшей дискуссии и будет окончательно утвержден 26 мая, отметил В. Гройсман. Документ будет обсужден с ВР, Национальным советом реформ и международными партнерами для достижения его максимального качества. До конца т.г. КМУ подготовит среднесрочную стратегию развития государства, отметил глава правительства.

В. Гройсман призвал представителей экспертной среды, общественности и профсоюзов к обсуждению и анализу Плана приоритетных задач. "Для нас очень важно услышать обратную связь. Мы планируем окончательное утверждение на 26 мая. Мы призываем экспертную среду, общественность, профсоюзы, федерации к быстрому качественному обсуждению, — подчеркнул он. — Мы будем очень благодарны за обратную связь: и за критику, и за предложения. Мы понимаем, что можно было сделать и более совершенный документ, но, наверное, это один из немногих документов, который является абсолютно реальным для реализации".

Премьер-министр также поблагодарил всех министров, Стратегическую группу советников по поддержке реформ в Украине и Национальный совет реформ за подготовку Плана. "Самое главное — не только сформировать план, главное — его выполнить. Правительство Украины готово к выполнению задач, предусмотренных операционным планом нашей деятельности", — отметил В. Гройсман.





Правовое регулирование автомобильных перевозок: положение дел, планы и перспективы

Вопросам автомобильного транспорта и рынку автоперевозок последнее время уделяется недостаточно внимания. К примеру, на "Инфраструктурном форуме'2016" даже не было секции, посвященной автомобильному транспорту. Неужели в автотранспорте все настолько хорошо? По нашему мнению, в индустрии автоперевозок достаточно много нерешенных проблем и задач, причем наряду с чисто техническими остаются нерешенными и вопросы системного характера. Одной из основных задач и основным приоритетом неизменно остаются трансформация норм национального законодательства и приведение его в соответствие с требованиями ЕС. Однако этот процесс, именно в транспортном секторе, к нашему сожалению, ведется достаточно медленно.

Актуальными на сегодняшний день остаются такие вопросы, как лицензирование автомобильных перевозок по европейскому образцу, поскольку старая система лицензирования изжила себя. Остаются вопросы по внедрению ограничителей скорости движения в зависимости от типа ТС. Не завершен вопрос регламентации предельных габаритно-весовых показателей ТС, не внедрена система технического осмотра и допуска к эксплуатации ТС.



Сотрудничеству Украины и ЕС в сфере транспорта посвящена глава 7 "Транспорт" раздела V Соглашения об ассоциации Украины с ЕС, которая предусматривает содействие реструктуризации и обновлению транспортного сектора Украины с постепенной гармонизацией действующих стандартов и политики с существующими в ЕС. В частности, предусматривается внедрение нормативных актов ЕС (директив и регламентов), к требованиям которых Украина обязуется приблизить свое законодательство.

Идеология изменений в транспортном законодательстве базируется в первую очередь на требованиях безопасности, экологичности, энергоэффективности, доступности. Белая книга транспорта ЕС описывает концепцию развития единого европейского транспортного пространства и предусматривает построение конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системы. А инвестиции в транспортную инфраструктуру должны оказывать позитивное влияние на рост экономики в целом, создавать благосостояние и рабочие места, способствовать торговле и географической доступности.

Все планируемые мероприятия должны быть направлены на безопасность транспорта. Это, в частности, средства ограничения скорости, контроль габаритных и весовых характеристик ТС, технический осмотр и допуск ТС к эксплуатации. Относительно экологичности и энергоэффективности — это контроль лимита выбросов и внедрение эффективных технологий и конструкций ТС, в первую очередь двигателей. Относительно социальных норм — это контроль времени работы и отдыха персонала (водителей), введение лицензирования перевозок и контроль деятельности транспортных операторов.

В свое время Министерством инфраструктуры Украины был разработан проект Закона Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в сфере автомобильного транспорта с целью приведения их в соответствие с актами ЕС". Указанный законопроект зарегистрирован в ВР под № 3713. Законопроектом предлагается имплементировать нормы около 10-ти актов законодательства ЕС в сфере автомобильного транспорта. До сегодняшнего дня законопроект № 3713 не проголосован, перспективы достаточно трудно прогнозировать, документ достаточно объемный и к тому же сложный. Такой большой и сложный законопроект проголосовать будет непросто.

Зададимся вопросом, насколько успешным является процесс изменения законодательства, и удается ли нам работа по гармонизации транспортного законодательства? К сожалению, в секторе транспорта наметилось довольно сильное отставание от согласованных сроков. Обратимся к разделу Навигатор Соглашения на ресурсе http://www.eurointegration.comua/navigator/. Как видим, согласно данным, приведенным в таблице, все четыре Директивы в секторе транспорта до настоящего времени не имплементированы (из указанных четырех три директивы регулируют автомобильный транспорт и одна директива — водный транспорт).

Директива	Регулирование	Применение	Дата
Директива Совета № 92/6/ЕС	Об установке и эксплуатации устройств ограничения скорости для определенных категорий механических ТС в Сообществе	Декабрь 2015 г. — для всех ТС, используемых для международных грузовых перевозок. Декабрь 2017 г. — для всех ТС, используемых для международных пассажирских перевозок	2015
Директива № 2009/40/ЕС Европейского Парламента и Совета	О проверках пригодности к эксплуатации автомобилей и автоприцепов	Для всех ТС, используемых в международных грузовых перевозках	2015
Директива № 2008/68/ЕС Европейского Парламента и Совета	О перевозке опасных грузов по внутренним маршрутам	Для всех перевозок опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок	2015
Директива № 2008/68/ЕС Европейского Парламента и Совета	О перевозке опасных грузов по внутренним маршрутам	Для всех перевозок по внутренним водным маршрутам опасных грузов при осуществлении международных перевозок	2015

УСТРОЙСТВА ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ

Сегодня транспортные средства движутся по автомобильным дорогам со скоростью, разрешенной Правилами дорожного движения Украины, независимо от вида транспорта. В то время как европейское законодательство устанавливает ограничения скорости движения в зависимости от типа ТС, а контролируется это путем установления технических средств ограничения скорости.

Подробно это регламентировано Директивой Совета № 92/6/ЕЭС по установке и использованию устройств ограничения скорости для определенных категорий механических транспортных средств в Сообществе.



Таблица лимита скорости ТС

ТС, сконструированные и изготовленные для перевозки пассажиров, имеющие более 8 сидячих мест, помимо места водителя, и максимальную массу не более 5 т (категория М2)	Могут быть допущены к эксплуатации только при условии их оборудования устройствами ограничения скорости, настроенными так, чтобы максимальная скорость не превышала 100 км/ч
ТС, сконструированные и изготовленные для перевозки пассажиров, имеющие более 8 сидячих мест, помимо места водителя, и максимальную массу более 5 т (категория М3)	
ТС, сконструированные и изготовленные для перевозки грузов и имеющие максимальную массу свыше 3,5 т, но не более 12 т (категория N2)	Могут быть допущены к эксплуатации только при условии их оборудования устройствами ограничения скорости, настроенными так, чтобы максимальная скорость не превышала 90 км/ч
ТС, сконструированные и изготовленные для перевозки грузов и имеющие максимальную массу свыше 12 т (категория N3)	

В Украине такое регулирование планировалось внедрить в декабре 2015 г. для ТС, используемых для международных грузовых перевозок, и в декабре 2017 г. — для ТС, используемых для международных пассажирских перевозок.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР

В настоящее время в Украине подлежат техническому осмотру только некоторые категории ТС, а в ближайшей перспективе технический осмотр (проверка пригодности к эксплуатации) будут проходить все ТС. Этого требует Директива Совета 2009/40/ЕС Европейского парламента и Совета от 6 мая 2009 г. "О проверке пригодности к эксплуатации автомобилей и автоприцепов". Более детально — в таблице:

Периодичность проведения техосмотров:

1.1. ТС для перевозки пассажиров, имеющие более 8 мест, без учета места водителя	Через год после начала эксплуатации и далее ежегодно
1.2. Грузовые ТС с максимально допустимой массой более 3,5 т	Через год после начала эксплуатации и далее ежегодно
1.3. Прицепы и полуприцепы с максимально допустимой массой более 3,5 т	Через год после начала эксплуатации и далее ежегодно
1.4. Такси, скорая помощь	Через год после начала эксплуатации и далее ежегодно
1.5. Грузовые ТС, имеющие по крайней мере 4 колеса, с максимально допустимой массой не более 3,5 т, за исключением сельскохозяйственных тракторов и машин	Через 4 года после начала эксплуатации и далее каждые 2 года
1.6. ТС для перевозки пассажиров, имеющие по крайней мере 4 колеса, и не более 8 мест, без учета места водителя	Через 4 года после начала эксплуатации и далее каждые 2 года

Особое внимание стоит обратить на обязательный контроль уровня газовых выбросов, который должен соответствовать требованиям, установленным в ЕС. В случае превышения предельного уровня выбросов ТС не будет допускаться к эксплуатации. Что это означает на практике? Старые ТС с двигателями, не соответствующими экологическим требованиям, фактически будут выведены из коммерческого оборота, т.е. не будут допущены к эксплуатации. По некоторым данным, в настоящее время ТС класса Евро-3 и Евро-4 составляют существенную долю украинского автопарка. Это означает неизбежность обновления парка ТС.

Как следует из законопроекта, технический осмотр смогут проводить также и уполномоченные субъекты хозяйствования, которые на такой вид деятельности должны будут получить соответствующий разрешительный документ. Такая процедура осуществления техосмотра, как предполагается, должна быть удобной и простой для автовладельцев.

По результатам проведения проверки будут выдавать Сертификат пригодности ТС к эксплуатации.

Одним из оснований обязательного проведения проверки ТС, независимо от даты последней проверки, согласно законопроекту, является участие ТС в ДТП, повлекшем изменения в основных элементах, влияющих на безопасность ТС (в колесах, подвеске, зоне пассивной безопасности кузова, системе подушек безопасности, системе управления и торможения).

Указанные изменения должны были быть внедрены в декабре 2015 г. для ТС, используемых для международных грузовых перевозок, в декабре 2017 г. — для ТС, используемых для международных пассажирских перевозок, и в декабре 2019 г. — для всех иных ТС.

ГАБАРИТНО-ВЕСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Использование в перевозках современных ТС вызывает необходимость максимально подробно установить допустимые весовые и габаритные показатели. Этому вопросу в Украине уделено внимание в п. 22.5. ПДД Украины. Кроме того, украинское транспортное законодательство различает только транс-



портные средства с одной, с двумя и с тремя осями, в то время как европейское — даже с шестью осями (комбинированные транспортные средства).

Поэтому для установления единых разрешенных габаритно-весовых показателей должна быть имплементирована Директива Совета 96/53/ЕС от 25.07.1996 г. "Об установлении для определенных автомобильных транспортных средств, движущихся в Сообществе, максимально разрешенных размеров при национальных и международных перевозках и максимально разрешенной массы при международных перевозках".

Разрешенные габаритно-весовые показатели ТС в пределах европейского сообщества указаны в таблице:

Предельные допустимые габариты и масса	
Ширина:	
все ТС	2,55 м
авторефрижератор с определенной толщиной стенки кузова	2,6 м
Высота	4 м
Длина:	
автомобили, прицепы	12,00 м
объединенные ТС (тягач с полуприцепом)	16,50 м
автопоезд	18,75 м
Нагрузка на отдельную ось	
Неуправляемая (не приводная)	10,00 т
Управляемая (приводная)	11,50 т
Нагрузка на двойную ось, в зависимости от межосевой длины	
Автомобиль	11,50—19,00 т
Прицеп	11,00—20,00 т
Нагрузка на 3-осный прицеп (полуприцеп) в зависимости от межосевой длины	21,00—24,00 т
Полная масса	
Автомобиль:	
с двумя осями	18,00 т
с тремя осями (в зависимости от конструкции)	25,00 (26,00) т
с двумя скрепленными двойными осями	32,00 т
Прицеп:	
с двумя осями	18,00 т
с тремя осями	24,00 т
Комбинированные ТС (автопоезд/тягач с полуприцепом):	
с 3 осями	28,00 т
с 4 осями (2+2)	36,00 т
с 4 осями, кроме (2+2)	35,00 т
с 5/6 осями (2+3, 3+2/3)	40,00 т
с 5 и более осями при комбинированных грузовых перевозках	44,00 т

Во исполнение данной Директивы постановлением Кабинета Министров Украины № 419 от 17.09.2015 г. были внесены изменения в п. 22.5. ПДД, которыми установлен максимальный вес ТС при осуществлении грузовых автомобильных перевозок — 40 т (ранее было 38 т). Все иные требования (предельные показатели) должны быть внедрены к декабрю 2016 г. Следует обратить внимание, что только с выполнением указанных требований по предельным показателям на ось система заработает полноценно.

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Законопроектом предлагается внести изменения в ряд нормативных актов, касающихся лицензирования деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров и/или грузов автомобильным транспортом.

Рассмотрим подробнее, какие именно изменения предлагается внести и какие требования будут предъявляться к автоперевозчикам, осуществляющим перевозку **грузов** автомобильным транспортом.

28.06.2015 г. вступил в силу Закон Украины "О лицензировании видов хозяйственной деятельности", которым внесены изменения в перечень видов хозяйственной деятельности, подлежащих лицензированию. Соответствующий перечень был дополнен пунктом "**Международные перевозки грузов автомобильным транспортом**". Соответствующие лицензионные условия были утверждены постановлением КМУ от 2 декабря 2015 г. № 1001. Лицензиатам давалось два месяца (до 2 февраля) для приведения своей деятельности в полное соответствие с требованиями лицензионных условий. Затем этот срок был увеличен до шести месяцев, т.е. только со 2 июня т.г. будут фактически действовать указанные лицензионные условия.

Если сегодня лицензированию подлежат исключительного международные перевозки грузов, то законопроектом № 3713 предлагается ввести лицензирование **внутренних перевозок грузов**. А с учетом того, что количество автомобильных перевозчиков, осуществляющих внутренние перевозки, в разы превышает количество международных перевозчиков, то такие изменения будут иметь влияние абсолютно на весь рынок грузовых перевозок и, по нашему мнению, приведут к существенным изменениям на рынке грузовых перевозок в целом.

Важно! *Законопроектом предлагается ввести европейскую классификацию транспортных средств. Поэтому для целей лицензирования будет учитываться не только вид хозяйственной деятельности, но и категория транспортного средства, используемого для осуществления такого вида деятельности.*

Особое внимание следует уделить требованиям, которые будут обязательными для выполнения автомобильными перевозчиками как лицензиатами. Законопроектом предусматривается, что Лицензионные условия будут включать требования относительно:

— хорошей репутации;

— удовлетворительного финансового состояния;

— профессиональной компетенции;

— наличия служебного помещения на территории Украины, в котором действительно хранится отчет-





ность о финансово-хозяйственной деятельности автомобильного перевозчика, документы относительно режима труда и отдыха водителей.

Сегодня информация о наличии лицензии у субъекта хозяйствования отражается в Едином государственном реестре юридических лиц и физических лиц-предпринимателей. В будущем, специально для лицензирования деятельности по перевозке автомобильным транспортом, предлагается создать отдельный Государственный реестр автомобильных перевозчиков.

➤ МЕНЕДЖЕР (УПРАВЛЯЮЩИЙ) ПО ПЕРЕВОЗКАМ

На сегодня управление деятельностью автомобильного перевозчика как юридического лица осуществляет руководитель юридического лица, а если такую деятельность осуществляет физическое лицо, то самостоятельно. То есть никаких квалификационных требований к лицу, осуществляющему управление, законом не установлено.

Законопроектом № 3713 предлагается кардинально изменить данную ситуацию: предусматривается необходимость наличия в штате автомобильного перевозчика, если это юридическое лицо, **менеджера (управляющего) по перевозкам**, под которым следует понимать физическое лицо, которое постоянно и рационально управляет транспортной деятельностью автомобильного перевозчика.

Менеджер (управляющий) по перевозке должен проходить специальное обучение один раз в десять лет и владеть знаниями в сферах гражданского, коммерческого, социального, налогового права, по вопросам делового и финансового управления предприятием, допуска к рынку перевозок, технических предписаний, требований, условий и технологии перевозок, эксплуатации транспортных средств, безопасности транспортного процесса. После обучения, в подтверждение профессиональной компетенции, будет сдаваться письменный экзамен, по результатам которого будет выдаваться Свидетельство профессиональной компетенции.

Менеджером (управляющим) по перевозкам может быть как наемное лицо, так и руководитель или акционер (участник) предприятия. Но обязательно это лицо должно иметь профессиональную компетенцию, которая подтверждается Свидетельством. Отсутствие такого лица в штате является основанием для отказа в получении лицензии.

➤ ХОРОШАЯ РЕПУТАЦИЯ

Одним из требований к осуществлению деятельности по автоперевозкам грузов является хорошая репутация, которая напрямую связана с лицами, непосредственно связанными с осуществлением такой деятельности. В частности, условия для хорошей репутации предусматривают что:

— руководитель автомобильного перевозчика, менеджер (управляющий) по перевозкам, физическое лицо-предприниматель при осуществлении деятельности по перевозке не были привлечены к уголовной ответственности за преступления в определенных сферах;

— сумма административно-хозяйственных и административных штрафов, наложенных на автомобильного перевозчика, его руководителя, менед-



жера (управляющего) по перевозкам, водителей при осуществлении перевозок по территории Украины, в отношении которых завершены все предусмотренные процедуры обжалования, не превышает в течение календарного года суммы, установленной Кабмином за конкретно определенные правонарушения.

В случае потери репутации менеджером (управляющим) по перевозкам такое лицо признается непригодным к управлению транспортной деятельностью автомобильного перевозчика.

Информация, необходимая для оценки хорошей репутации, будет подтверждаться соответствующими государственными органами по запросу органа лицензирования, а также будет содержаться в Государственном реестре автомобильных перевозчиков.

Оценка лицензиата по такому критерию для украинского законодательства совершенно новая, но это может стать хорошей основой для надлежащего выполнения автомобильными перевозчиками как лицензионных условий, так и законодательных предписаний в целом, особенно правил дорожного движения, правил перевозок, техники безопасности, соблюдения весовых и габаритных ограничений.

➤ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ

Законопроектом № 3713 предлагается урегулировать вопрос подтверждения финансового состояния перевозчика, способности должным образом выполнять взятые на себя хозяйственные обязательства.

Предлагается предусмотреть, что в подтверждение удовлетворительного финансового состояния относительно способности выполнять свои хозяйственные обязательства в течение финансового года юридическое лицо предоставляет за последний год финансовую отчетность, а физическое лицо-предприниматель — налоговую отчетность, документы, подтверждающие наличие основных средств, сумму полученного дохода, оборотных и финансовых активов в размере не менее **1,5 тыс. необлагаемых минимумов (25,5 тыс. грн.)** в случае использования **одного** транспортного средства и **800 необлагаемых минимумов (13,6 тыс. грн.)** за использование **каждого последующего** транспортного средства. Более детально требования и условия подтверждения удовлетворительного финансового состояния автоперевозчика определяются лицензионными условиями на определенный вид деятельности. Следует четко понимать, что формальное соответствие требованиям лицензирования в части удовлетворительного финансового состояния не является гарантией платежеспособности автоперевозчика, или гарантией выполнения финансовых обязательств автоперевозчика перед третьими лицами. Орган лицензирования никоим образом не может пониматься как гарант, или лицо, ответственное за финансовые обязательства автоперевозчика. Указанные нормы следует понимать как минимальный финансовый порог, достаточный для допуска на рынок автоперевозок.

Для четкого понимания имплементируемых норм предлагаем ознакомиться с оригинальными формулировками РЕГЛАМЕНТА (ЕС) № 1071/2009 (перевод неофициальный). Мы предполагаем, что указанные формулировки будут более четко воспроизведены в лицензионных условиях.

Ст. 7 Условия, которые касаются финансового положения

1. Для соответствия требованиям … Предприятие должно всегда иметь способность выполнять свои финансовые обязательства на протяжении финансового года. С этой целью предприятие демонстрирует согласно ежегодным отчетам, подтвержденным аудитором или соответствующим аккредитованным лицом, что каждый год оно имеет в своем распоряжении капитал и резервы на общую сумму не менее EUR9 тыс. для использования одного транспортного средства и EUR5 тыс. за использование каждого следующего транспортного средства…

2. В качестве отступления от части 1 уполномоченный орган власти может согласиться, или потребовать, чтобы предприятие продемонстрировало свое финансовое положение при помощи такого сертификата, как банковская гарантия, или страхование, включая страхование… ответственности от одного или более банков или финансовых учреждений, включая и страховые компании, которые предоставляют солидарную или индивидуальную гарантию для предприятия…

➤ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕЕСТР АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Как уже отмечалось, специально для целей лицензирования законопроект предусматривает создание **Государственного реестра автомобильных перевозчиков** (далее — Реестр), который будет представлять собой автоматизированную систему информации об автомобильных перевозчиках, допущенных к осуществлению автомобильных перевозок как лицензированного вида хозяйственной деятельности.

Реестр будет содержать расширенную информацию об автомобильном перевозчике, включая информацию об адресах служебных помещений, данные об используемых транспортных средствах, данные о статусе лицензий, данные о нарушениях, приговорах, штрафах и иных нарушениях законодательства, допущенных автомобильным перевозчиком, его должностными лицами и водителями.

Не допускается использование в лицензируемой деятельности ТС, не внесенного в Государственный реестр автомобильных перевозчиков. Таким образом,



лицензирование перестает быть чистой формальностью, а превращается в действенный механизм контроля над деятельностью перевозчика.

Все вышеперечисленные изменения направлены в первую очередь на обеспечение качества и безопасности перевозок, создание равных условий доступа на рынок автоперевозок, а также призваны оперативно мониторить ситуацию о лицензиатах и, при необходимости, воздействовать на них в случае нарушения лицензионных условий, вплоть до лишения лицензии.

Несмотря на то, что законопроект № 3713 является достаточно важным, а его рассмотрение является приоритетным, точно прогнозировать дату его принятия крайне затруднительно. Тем не менее, участникам рынка рекомендовано готовиться к запланированным изменениям уже сейчас. Принципиальные требования и условия осуществления автоперевозок ясны, нет необходимости ждать принятия закона, более продуктивным представляется работать непосредственно с текстами соответствующих Директив и Регламентов ЕС.

РАТУШНЯК Владимир,
юрист-международник
ЮК "Альянс Ратушняк и Партнеры"





Состояние и перспективы авиаперевозок в Украине

По данным IATA, в 2016 г. пассажиропоток мировых авиакомпаний возрастет на 10%. Тенденция роста прибыли авиакомпаний и далее будет иметь место; повысится рентабельность авиаперевозок. В то же время ряд показателей европейских авиаперевозчиков будет ниже общемировых показателей.

Украинская авиаотрасль со 2 половины 2015 г. начала демонстрировать постепенное восстановление. В то же время, для того, чтобы украинские авиаперевозчики полноценно могли развиваться, необходимо улучшать инфраструктуру аэропортов.

Эти вопросы и ряд других обсуждались в ходе панельной дискуссии по авиатранспорту, состоявшейся 22.04.2016 г. в Киеве в рамках "Украинского инфраструктурного форума'2016". В мероприятии приняли участие глава регионального представительства Международной ассоциации воздушного транспорта в Украине, Грузии и Армении Александр Онацкий, гендиректор "Украэроруха" Д. Бабейчук, и.о. гендиректора аэропорта "Борисполь" Е. Дыхне, президент "МАУ" Ю. Мирошников, гендиректор АК "Атласглобал Украина" С. Подгородецкий, председатель Ассоциации "Аэропорты Украины" Петр Липовенко, председатель Ассоциации авиапредприятий Украины Николай Марченко. Модератором панели выступил эксперт транспортного направления офиса эффективного регулирования BRDO Сергей Хижняк.





ОБЩЕМИРОВЫЕ ПРОГНОЗЫ АВИАПЕРЕВОЗОК

По словам главы регионального представительства ИАТА в Украине, Грузии и Армении Александра Онацкого, в целом оценки ассоциации в отношении пассажиропотока мировой авиации на 2016 г. довольно позитивные. Ожидается, что в т.г. авиакомпании перевезут 3,8 млрд пассажиров, что на 10% больше, чем годом ранее. И нужно отметить, что положительная динамика роста пассажиропотока наблюдается уже на протяжении 3 лет.

Что касается прибыли авиакомпаний, то она, по прогнозам ассоциации, составит в 2016 г. около $36 млрд (+10% по EBITDA). Для сравнения: в 2014 г. этот показатель был равен $17 млрд, а в 2015 г. общая прибыль перевозчиков на глобальном уровне составила $33 млрд.

Как уточнил А. Онацкий, значительная часть прибыли в 2016 г. придется на США, в частности на Северную Америку — порядка $20 млрд; на долю Европы в общем показателе прибыли придется лишь 20%.

"Этот результат связан с особенностью Северо-Американского континента, более совершенной инфраструктурой, более низкими ценами на нефть и соответственно более сильным долларом США. Европа же, как и другие части света, испытывает определенные трудности", — поясняет эксперт.

Общемировой показатель рентабельности авиаперевозок составит около 8,2% (в 2014 г. он составлял чуть более 5%, а в 2015 г. — 7,7%). В то же время, если говорить конкретно о рентабельности перевозок европейских авиакомпаний, то она будет значительно ниже.

Например, в 2015 г. средняя рентабельность европейских авиаперевозчиков была на уровне 2—2,5%, а в 2014 г. — около 1%. Т.о., европейские авиаперевозчики практически в 3 раза менее рентабельны, чем их коллеги, констатирует А. Онацкий.

Что касается такого показателя, как доход на 1 пасс.км, он продолжит расти, и по итогам 2016 г. на глобальном уровне прогнозируется рост +2,5%. Тем не менее, показатель европейских авиакомпаний снова будет значительно ниже общемирового.

Также эксперт отметил, что на протяжении последнего десятилетия наблюдается четкая тенденция к удешевлению авиаперевозок, и этот тренд будет сохраняться на ближайшие несколько лет. По итогам 2015 г. т.н. среднемировая стоимость авиабилетов туда/обратно снизилась на 20% — до $407. По прогнозам IATA, в 2016 г. снижение продолжится и составит около 8%, т.о., среднегодовой тариф туда/обратно в авиаиндустрии составит $375. По словам А. Онацкого, положительное влияние на авиаиндустрию оказывает снижение цен на авиатопливо.

"Несмотря на наметившийся в начале года определенный рост стоимости (в начале года баррель авиатоплива вырос на 20% в абсолютных величинах — это $6, а в марте вырос еще на 10% — это еще $4), сегодняшняя среднемировая стоимость барреля авиатоплива составляет $45. Для сравнения: в 2015 г. она составляла $67", — сообщил представитель IATA.

При этом А. Онацкий посетовал, что, к сожалению, волатильность мировых цен на нефть "не всегда находит динамическое отображение в украинской реальности".

Возвращаясь к вопросу европейских авиаперевозчиков, эксперт отметил, что увеличение заказов на воздушные суда со стороны европейских авиакомпаний и то, какие это будут самолеты, позволяет надеяться на рост пассажиропотока внутри европейского региона на ближайшие несколько лет.

"Интересно, как европейские перевозчики видят вопрос провозных емкостей. Данная информация исходит от компаний Boeing и Airbus, исходя из заказов, которые были размещены исключительно европейскими авиаперевочиками на 2016 г... Это первый год, начиная с 2013 г., когда количество заказов значительно выросло. Если все предыдущие годы количество заказов было абсолютно ровным и колебалось в пределах +1—2%, то в 2016 г. производителям авиатехники поступило заказов на 40% больше по сравнению с 2015 г... При этом европейские авиакомпании разместили заказы на 428 самолетов, из них 84 широкофюзеляжных (против 63 в 2015 г.), и что очень интересно, 364 узкофюзеляжных ближне- и среднемагистральных самолета (против 195 в 2015 г.). Т.е. основные ожидания возлагаются на внутриевропейские и среднемагистральные перевозки", — сообщил А. Онацкий.

УКРАИНСКИЙ АВИАРЫНОК — "ДНО" ПОХОЖЕ ПРОЙДЕНО

Украинский авиарынок постепенно восстанавливается, хотя до прежних объемов авиаперевозок пока еще далеко. "По результатам системы взаимозачетов BSP в 2015 г. в Украине системой было обработано более 2 млн билетов на общую сумму порядка 12 млрд грн., — отмечает А. Онацкий. — Для сравнения: до 2013 г. эта цифра, приведенная к долларовому эквиваленту, была на 50% выше. Т.е. сегодня объемы продаж украинского агентского рынка составляют 50% от докризисных".

По словам эксперта транспортного направления офиса эффективного регулирования BRDO Сергея Хижняка, если ранее количество пассажиров в украинских аэропортах росло со скоростью 6—7% в год, то, к сожалению, за последние 2 года, когда было потеряно сообщение с частью украинских аэропортов, падение пассажиропотока составило около 30%. В 2015 г. отечественные аэропорты и авиакомпании обслужили 10,7 млн и 6,3 млн пассажиров, соответственно (это показатели примерно уровня 2010 г.). Некоторые авиакомпании ушли с рынка, некоторые пересмотрели свою модель, некоторые сократили количество полетов и количество рейсов. В то



же время для украинских авиакомпаний, похоже, дно пройдено. С 3 квартала 2015 г. уже наметился рост объемов авиаперевозок — в некоторые месяцы он даже достигал 13—16%. Начало 2016 г. говорит, что рост объемов перевозок продолжает расти.

Как было отмечено в ходе форума, в 2015 г. "МАУ" показала лучший в истории авиакомпании результат, перевезя 4,8 млн пассажиров (+26% к 2014 г.). "Одной из составляющих тех результатов, которых достигли как "МАУ", так и аэропорт "Борисполь" (базовый для авиакомпании — **ред.**) в 2015 г., является их симбиоз — то, что мы смогли выстроить такую схему взаимоотношений стимулирования роста объемов перевозок со стороны аэропорта, которая позволяет нам реализовывать на настоящий момент достаточно много планов и использовать тот транзитный потенциал, то геополитическое преимущество, которое имеет Украина", — заявил президент "МАУ" Юрий Мирошников.

По словам и.о. гендиректора "Борисполя" Е. Дыхне, стратегия развития аэропорта "Борисполь" в 2015 г. и последующие годы — это стратегия развития хаба, развития трансферных перевозок, и в 2015 г. аэропорт достаточно преуспел в этом направлении.

"Если в 2014 г. у нас было 14% трансферных пассажиров к общему количеству пассажиров, то 2015 г. мы закончили с показателем 21% трансферных пассажиров, а уже 1 квартал 2016 г. дал нам показатель 30% транзитного пассажиропотока. Т.е. мы выходим на показатели европейских хабов — 35%. Целевой нашей моделью является аналогичное аэропорту Стамбула соотношение транзитных пассажиров к общему количеству — это порядка 43—45% транзитных пассажиров... Результаты дали о себе знать и в экономическом смысле. Так, 2014 г. аэропорт закончил с убытком в 127 млн грн., а 2015 г. мы закончили с 680 млн грн. чистой прибыли", — сообщил он.

В настоящее время на долю "Борисполя" приходится 70% всех обслуживаемых в Украине пассажиров. Е. Дыхне подчеркнул, что успех аэропорта, достигнутый в 2015 г., напрямую связан с авиакомпанией "МАУ".

По словам Ю. Мирошникова, в 2015 г. авиакомпании удалось добиться роста объемов перевозок на фоне уменьшения количества самолетов в парке, пересмотра своей модели и расписания. Кроме того, безусловно, помогли "факторы стоимости топлива".

В настоящее время "МАУ" находится в завершающей стадии планирования роста на ближайшие 5—6 лет и это будет экспансивный рост. Планируется значительное увеличение флота авиакомпании и значительное увеличение сети маршрутов.

К 2020 г. флот авиакомпании будет состоять из 78 самолетов, включая 9 дальнемагистральных ВС (т.о., парк авиакомпании увеличится более чем в 2 раза). Также в течение нескольких лет "МАУ" планирует довести долю транзитных пассажиров на своих рейсах практически до 60%.

ОГРАНИЧЕНИЯ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РАЗВИТИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК

Ю. Мирошников подчеркнул, что авиакомпания уже видит ряд инфраструктурных ограничений в "Борисполе", те "бутылочные горлышки", через которые "МАУ" не сможет протиснуться, если в ближайшее время с фактором опережения аэропорт не начнет улучшать свою инфраструктуру". В т.ч. не мешала бы реконструкция второй взлетно-посадочной полосы (ВПП).

"Если мы говорим об ожиданиях "МАУ", к 2020 г. у нас будет больше волн прилетов/вылетов, чем сейчас, и наша пиковая волна, по нашим расчетам, будет 69 вылетов в течение часа. Из этой цифры становится очевидно, что одна ВПП с этим не справится. Нужна полоса", — заявил он.

Кроме того, Ю. Мирошников отметил: "Оценивая возможности и потенциал развития дальнемагистральных авиаперевозок, мы столкнулись с тем, что показатели прочности действующей полосы ограничивают нас в выборе дальнемагистрального самолета. Мы могли бы использовать самолеты с большей емкостью и более низкими расходами на кресло, чтобы предлагать пассажирам более дешевые тарифы и привлекать больше транзитного потока, но мы ограничены конструктивными проектными возможностями полосы в "Борисполе".

Также, по словам президента "МАУ", к 2020 г. авиакомпании не хватит существующих выходов на посадку и гейтов. Также ей не хватит мест стоянки, поэтому вблизи терминала "D" нужно расширять перрон.

"Наша модель будет на ожидании 40-минутного минимального стыковочного времени между прилетами и вылетами международных рейсов, и при расстановке самолетов на дальних перронах этот показатель будет выдержать невозможно", — пояснил Ю. Мирошников.

Что касается региональных аэропортов, то они также требуют улучшения инфраструктуры.

"Наша авиакомпания летает практически из всех внутренних аэропортов Украины, где могут приниматься ее самолеты, и в каждом аэропорту не одно, так другое — если хорошая полоса, то ужасный терминал, как, например, в аэропорту "Запорожье". Или и то, и другое, как, например, в аэропортах "Черновцы" и "Ужгород", где мы не можем летать ни на Boeing, ни на Embraer, потому что ширина рулежных дорожек такова, что двигатели этих самолетов будут "пахать" по фонарикам, стоящим по сторонам рулежных дорожек, — отметил президент "МАУ". — В региональных аэропортах нужны инвестиции в развитие полос, в укрепление прочности этих полос, достижение нормальных коэффициентов, чтобы не было ограничений 1 рейс в день на самолете Boeing 373—500 или Embraer (а больше нельзя — полоса не выдержит)... Нужны серьезные инвестиции в развитие терминалов





и в этих терминалах разделение потоков, потому что знаменитый аэропорт "Запорожье" может работать либо как внутренний, либо как международный — два потока, международный и внутренний, аэропорт обслужить не может. О каких темпах развития может идти речь?"

По словам Ю. Мирошникова, "МАУ" готова открывать рейсы в "Запорожье", готова приносить аэропорту многомиллионные дополнительные доходы, которых у него в настоящее время нет. Для этого нужно "вложить совсем немного денег и сделать нормальное разделение международного и внутреннего потока, но аэропорт является муниципальным и никто в нем ничего не делает".

Еще один фактор, сдерживающий развитие авиаперевозок, по мнению Ю. Мирошникова, заключается в том, что каждый из внутренних аэропортов "болеет" монополизмом, ограниченными возможностями техники, сервисного хендлингового оборудования — как для обслуживания пассажиров, так и для обслуживания самолетов.

"Во многих аэропортах нет нормальных сертифицированных кейтерингов, что не позволяет нам заказывать нормальное питание для пассажиров, — отметил Ю. Мирошников. — Это тоже инвестиции, это тоже инфраструктура и это сравнительно небольшие проекты, которые могли бы быть доступны даже для малого бизнеса — инвестировать в развитие инфраструктуры в этих аэропортах".

Третий фактор, наличие которого очень немаловажно, — автобусные региональные перевозки в/из аэропорта, развозка пассажиров по региональным областным и районным центрам, которые бы обеспечивали интермодальный характер для аэропортов. Причем наличие транспортного сообщения с аэропортом как нельзя актуально и для главного аэропорта страны.

"Аэропорт "Борисполь", который мы стремимся совместными усилиями превратить в узловой, хабовый и у нас много получается, на земле является сравнительным тупиком. У нас отсутствуют стыковочные наземные маршруты в ближайшие города, у нас отсутствует практически общественный транспорт в г. Киев, у нас заглох и находится в каком-то непонятном статусе проект "Воздушный экспресс".., который бы позволял в обход автомобильных пробок быстро добираться в центр города", — заявил Ю. Мирошников.

По словам Е. Дыхне, в т.г. аэропорт запланировал открытие автостанции в аэропорту "Борисполь" для того, чтобы обеспечить автобусный подвоз к аэропорту из всех городов Украины и дать возможность заезжать всем автобусным перевозчикам. В то же время из-за того, что в Киеве перевозчики на 95% являются нелегальными, автостанцию не смогли запустить.

"К сожалению, мы ее на смогли запустить в эксплуатацию, представьте себе из-за отсутствия таковых перевозчиков — с нелегальными перевозчиками мы не имеем права заключать договоры как госпредприятие, а легальных практически нет. Все легальные автоперевозчики уже ездят в аэропорт "Борисполь". И увеличить трафик легальных перевозчиков мы не имеем возможности из-за их отсутствия", — заявил глава "Борисполя".

Петр Липовенко, председатель ассоциации "Аэропорты Украины", согласился, что отсутствие сообщения города с аэропортом (когда туда можно добраться только на такси) — это бич. Что касается инфраструктуры аэропортов, то здесь он отметил, что в течение 30 последних лет в региональные аэропорты Украины фактически не осуществлялось никаких капвложений (за исключением тех аэропортов, которым повезло с Евро-2012). В основном региональные аэропорты





находятся на содержании местных органов власти, а средства им выделяются лишь на зарплату персонала или поддержание эксплуатационного состояния, многие из них остались на уровне 70-х годов.

В настоящее время постановлением КМУ принята целевая программа развития аэропортов. В то же время, по мнению авиаспециалистов, данная программа требует существенной доработки. "Как бы вы ее не читали.., она ни о чем не говорит и она не имеет механизмов ее реализации.... Мы предложили министру, чтобы он создал рабочую группу, где бы могли специалисты подсказать, как доработать данную программу, чтобы она могла быть выполнена и принесла какой-то результат. В настоящее время эта группа уже создается", — заявил П. Липовенко.

Говоря о развитии региональных авиаперевозок, он также отметил, что проведенное ассоциацией исследование показывает: на сети региональных аэропортов пассажир в общем-то есть.

"Когда мы были в этих регионах и считали радиусы в 200 км (от аэропорта — **ред**.), кто, где может и откуда приехать — во многих зонах получается. Получается и население примерно в 5—6 млн, и зарплата неплохая, и есть у населения желание ехать, но это желание отпадает, когда смотришь на цену билета... Поэтому нам нужно думать и снижать цены авиаперевозок", — сообщил П. Липовенко.

В этой связи Ю. Мирошников подчеркнул важность увеличения неавиционных доходов для аэропорта. Это позволит как снизить стоимость авиабилетов, так и "является ключом для развития региональных аэропортов".

"Тенденции мировой авиации превращают аэропорты в шопинг-молы со взлетными полосами. Т.е. минимум дохода этого конгломерата ожидается получать от авиакомпаний и максимум — от пассажиров, которых привозят эти авиакомпании в этот шопинг-молл... Только таким путем, только развивая неавиационные доходы аэропорта, можно добиться компромисса, при котором он сможет удешевлять стоимость обслуживания для авиапассажиров, тем самым и привлекая их, и помогая им удешевлять билеты. При этом аэропорт не будет банкротиться, потому что у него будут сохраняться система доходов, поток доходов... Аэропорт будет заинтересован, чтобы привлекать больший поток пассажиров, которые будут идти в торговую сеть, сеть общепитов и другие сферы генерирования доходов. Без решения этого вопроса ни сетевые перевозчики, ни лоу-косты не смогут эффективно работать в украинских аэропортах. И мы будем находиться все время в тупике и стагнации. Это замкнутый круг, разорвать который должно государство путем уделения приоритетного внимания утверждению и финансированию инфраструктурных проектов в аэропортах, привлечению частного финансирования, иностранных инвесторов. Это то, от чего выиграет и авиаотрасль, и страна в целом", — заявил президент "МАУ".

Говоря о торговых площадях на территории аэропорта, Ю. Мирошников отметил, что, к сожалению, в Украине такого рода площади при проектировании не предусматриваются и это нужно исправлять (а ведь это инвестиции и возможности для малого бизнеса).

Кроме того, он выразил мнение, что для развития неаэропортовых доходов государство должно помочь бизнесу преодолеть ряд препятствий, в т.ч. касающихся вопросов аренды площадей, упрощения систем лицензирования, сертификации и доступа к деятельности тех или иных бизнесов.

КОРНИЛОВА Татьяна





Украинские порты: от модернизации — к инвестициям

"Я считаю преступлением иметь разрушенные дороги, ж/д пути, выведенные из эксплуатации краны и неосвоенные деньги на счетах".
Юрий Васьков, замминистра инфраструктуры Украины

Несмотря на сложную экономическую и политическую ситуацию в стране, морские порты Украины продолжают работать и развиваться. Об этом свидетельствуют оперативные статистические данные ГП "Администрация морских портов Украины". Так, главным достижением украинских портов в январе—апреле 2016 г. стал рост переработки контейнеров более чем на 18% — до 198028 TEU.

За последние полтора года главным транспортным ведомством страны был принят ряд законов и постановлений, направленных на улучшение работы водного транспорта и, в частности, морских портов. Изменения направлены на привлечение грузов, увеличение судозаходов, упорядочение тарифов, сокращение простоя судов в украинских морских портах и т.д. Одним из основных механизмов достижения поставленныхз целей определен механизм государственно-частного партнерства.

Рассмотрим более подробно, как реализуются данные направления в следующих субъектах портовой отрасли Украины, функционирование которых отличают следующие особенности:

— в четырех украинских портах (Ильичевском, Николаевском, Херсонском и СМП "Октябрьск") сменилось руководство — на место прежних управленцев пришли руководители с новым прогрессивным мышлением, стремящиеся улучшить работу своих предприятий за счет внедрения новых технологий, приобретения нового и модернизации имеющегося оборудования;

— ГП "Мариупольский МТП" — порт, находящийся вблизи зоны боевых действий;

— МСП "Ника-Тера" — единственный в Украине частный порт.

ИЛЬИЧЕВСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

Руководство порта отмечает, что для высокой конкурентной способности на рынке морских перевозок Ильичевскому порту выгодна системность и устойчивость развития частных стивидорных компаний по принципу государственно-частного партнерства, благодаря чему своевременно реализуются инфраструктурные и другие задачи предприятия.

Так, в середине апреля стивидорная компания "Бруклин-Киев" презентовала инвестиционный проект, рассчитанный на $200 млн в формате государственно-частного партнерства, планируемый к реализации в Ильичевском порту. Проект будет реализован в тылу причалов №№ 7, 8 и 9 и предусматривает их реконструкцию. При этом представители "Бруклин-Киев" подчеркнули, что компания зайдет в Ильичевский порт не только с инвестициями, но и со своим ноу-хау в обработке грузов, позволяющим осуществлять перевалку с интенсивностью 24 тыс. т в сутки. "У нас существуют на это патенты. Технология, которую мы сейчас используем, — единственная в мире. К нам уже обращаются иностранные компании, потому что этот способ дает возможность делать универсальными зерновые терминалы: обрабатывать и контейнеры, и металл, и зерно", — отметил директор стивидорной компании Ю. Губанков.

Директор ГП "ИМТП" Сергей Крыжановский отметил, что если стивидором на причалах будет частный оператор, то развиваться эта часть порта будет эффективнее, так как у частника "больше возможности и гибкости". В свою очередь, по его словам, госпредприятия не потратят ни копейки, а получат модернизированные причалы и тыловые площадки. Фонд госимущества будет в плюсе от аренды. При этом инвестор обязуется принять на работу портовиков и обеспечить им высокую заработную плату и весь пакет социальных гарантий, предусмотренный коллективным договором.

Помимо этого, ООО "Трайнсгрейнтерминал" (входит в структуру одной из крупнейших агрогрупп "Кернел") с января 2015 г. реализует в Ильичевском порту инвестиционный проект в формате государственно-частного партнерства. Проектом предусмотрено паевое участие инвестора в содержании инфраструктуры ГП "ИМТП", в рамках которого порт получает так называемые "инфраструктурные платежи" в размере $1,26 за тонну обработанного груза через причалы №№ 14 и 15 силами и/или средствами ООО "Трансгрейнтерминал". Только за 2015 г. от аренды недвижимого имущества порт получил от ООО "Трансгрейнтерминал" 9,4 млн грн., а от аренды оборудования — 224,8 тыс. грн., в госбюджет частная компания перечислила 13,13 млн грн.

Оценивая шаги ГП "ИМТП" на пути коммерциализации стивидорной деятельности, чиновники из Мининфраструктуры говорят об инвестиционных проектах в Ильичевском порту с точки зрения очевидной выгоды как для государства, так и для предприятия.

Ильичевский порт постоянно внедряет новые методы и формы работы, направленные на повышение эффективности перевалки грузов и оформления судов. Яркий пример — это технология 2-этапной загрузки крупонотоннажников типа capesize, осадка которых при полной загрузке составляет 18 м: сначала загружается 2/3 груза у причала порта до осадки 14 м, а на втором этапе проводится дозагрузка судна на внешнем рейде. Загрузка крупнотоннажных судов по такой схеме стала возможна исключительно благодаря четкому взаимодействию служб порта и компании, осуществлявшей дозагрузку на внешнем рейде. При выполнении погрузочных работ были увеличены нормы погрузки до 25 т в сутки.

Для оптимизации работы порта и таможни, точного определения количества грузов, приходящих в порт, руководством ГП "ИМТП" было принято решение о взвешивании порожних вагонов. Связанно это, в первую очередь, с несоответствием реального веса порожних вагонов паспортным данным, которое носит массовый характер.

В Ильичевском МТП полным ходом идет ремонт и модернизация перегружателей. В частности, производится переоборудование перегружателей контейнерного терминала порта на грузы другой номенклатуры, в первую очередь зерновые. Производятся данные работы совместно с компанией "Бруклин-Киев" и



по их технологии. В ближайших планах порта — приобретение нового оборудования: ковшовых погрузчиков и манипуляторов.

Немалое внимание руководство порта уделяет и научным подходам в стратегическом планировании. Так, портом подписаны договоры с четырьмя научно-исследовательскими и проектными институтами (ОНМУ, "ЧерноморНИИПроект", "УкрНИИМФ" и Институт последипломного образования специалистов морского и речного транспорта), направленные на решение прикладных задач производства и науки с целью реализации и развития научно-технической программы стратегического развития порта до 2018 г. С ОНМУ nакже были подписаны 3 меморандума, в которых содержится план сотрудничества и данные о структурах, которые предстоит создать совместно. Практическое наполнение данных документов состоит в том, что университет готов организовать портовикам отдельные курсы повышения квалификации, студенты, со своей стороны, смогут получать в порту рабочие специальности.

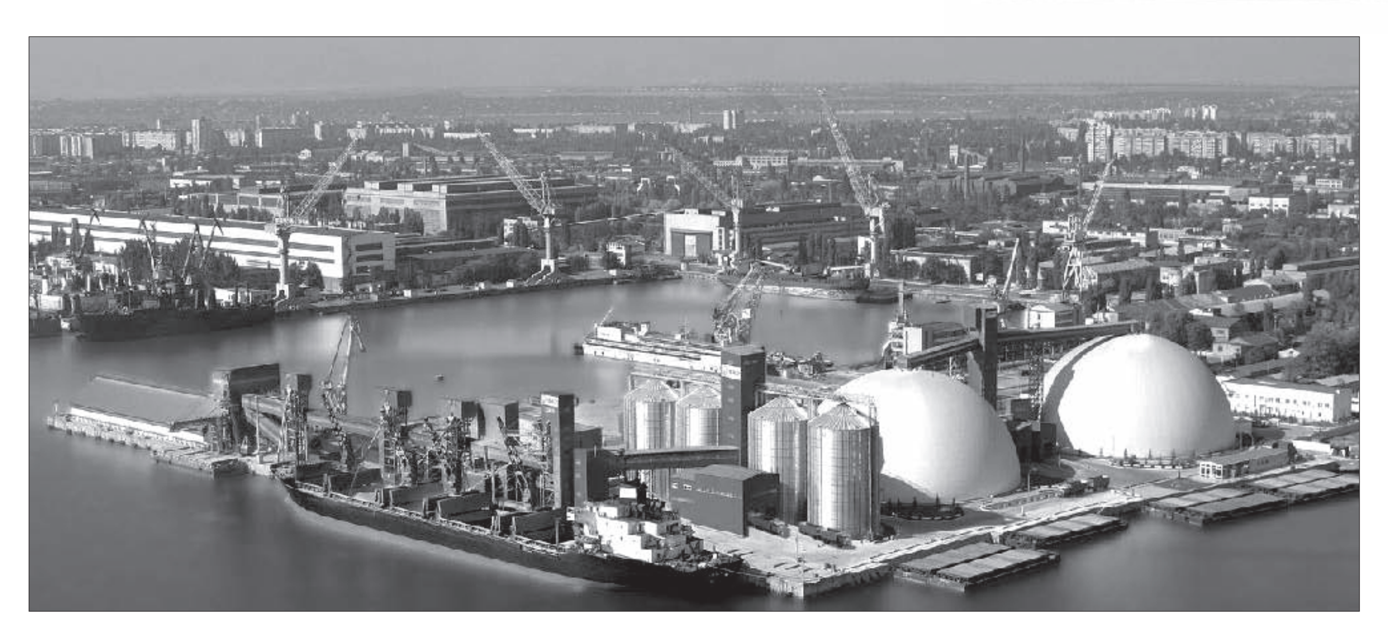
МАРИУПОЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

Ситуация в Мариупольском МТП сложилась в свое время так, что от постановки судна к причалу до момента начала подготовки к грузовым работам проходит не менее часа—двух, тогда как в других портах на это уходит не более 30 минут — это, в первую очередь, говорит о том, что не все проверяющие службы в порту выполняют дерегуляционное постановление Кабмина № 491. Данные мониторинга по выполнению дерегуляционного постановления, проведенного в Мариупольском порту, дали такие результаты: экологическая и санитарно-эпидемиологическая служба выполняют постановление Кабмина № 491 на 100%, ветеринарная и частично фитосанитарная службы — наихудший показатель, пограничники и таможенная служба — самый высокий показатель присутствия на комиссиях. После общения руководства порта с представителями Минобороны и Госпогранслужбы, которые осуществляют контроль судов на предмет возможных рисков, стало понятно, что расположение Мариупольского порта в зоне АТО никоим образом не задерживает грузовые операции. В настоящее время основная задача руководства Мариупольского МТП — это обеспечение качественного обслуживания судов для того, чтобы на борт не поднимались комиссии, когда это не обоснованно, и чтобы, даже если они придут, то грузовые работы не задерживались.

В ряду номенклатуры металлургических грузов Мариупольского порта перегрузка листовой стали занимает не последнее место. Еще в 2012 г. ГП "ММТП" был разработан ряд мероприятий по повышению качества перевалки металлопродукции, причем касались они не только листовой стали, но и катанки, рулонов и слябов. Однако самым острым все-таки оставался вопрос по листу. Тогда же рассматривалась возможность изменить подход грузоотправителей к погрузке стального листа непосредственно на производстве, прямо в цехах. Обусловлено это повышенными требованиями покупателей к качеству готовой продукции, поскольку листовая сталь нуждается в максимально деликатном подходе при перевалке. Руководством порта было принято решение об организации на причале № 18 терминала по обработке листовой продукции. В тыловую зону причала был проложен железнодорожный путь, который помог сформировать дополнительный фронт выгрузки подвижного состава. Были закуплены два козловых пневмоколесных перегружателя типа RTG, которые работают на электричестве (от электроколонки), с мощными магнитными станциями. Также были установлены мачты GPS-навигации, позволяющие этим перегружателям передвигаться точно по прямой линии с самокорректировкой. "Основная идея данной технологии, помимо повышения качества перевалки, заключается в максимально возможном снижении ее себестоимости, — комментирует нововведение главный технолог ГП "ММТП" Александр Сидоров. — А себестоимость перевалки грузов можно снизить за счет исключения дорогостоящих и лишних операций внутри порта при разгрузке и погрузке".

Создание нового терминала в Мариупольском порту позволило решить сразу несколько задач: получить дополнительную складскую площадь (а по сути, новый грузовой фронт), что дало возможность привлечь новые объемы грузов; максимально вывести из технологической схемы безрельсовый транспорт (тягачи и автопогрузчики), что также снизило стоимость перевалки; создать практически 100% механизированный участок с минимальным количеством персонала. "Во-первых, такое технологическое решение позволило снизить долю тяжелого ручного труда докеров-механизаторов. Во-вторых, выведение из технологического процесса перегрузки листа большегрузных погрузчиков существенно снизило фактор риска, связанный с вероятностью наезда транспорта на работника, а также других рисков при использовании технологического транспорта в условиях ограниченных грузовых площадей порта", — отмечает заместитель директора Мариупольского МТП по охране труда и экологии Николай Вавилов. В настоящее время комплекс по перевалке стального листа внедрен в производство и запущен в полноценную эксплуатацию. "При увеличении фронта выгрузки уменьшилось время простоя в порту платформ и вагонов. А более качественная перегрузка позволила нашим партнерам получать меньше клеймов (претензий — ***прим. ред.***) от грузополучателей, что повысило доходность грузоотправителей, — говорит начальник коммерческой службы Мариупольского МТП Игорь Барский. — Сейчас при крайне низкой цене на металл вопрос себестоимости для отечественных металлур-





гов стоит на первом месте, а каждая претензия — это снижение цены и значит, уменьшение прибыли, когда она и так невелика".

НИКОЛАЕВСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

Практически полное внедрение практики дерегуляции в Николаевском морском порту — главное достижение 1 квартала 2016 г. Таково мнение николаевских портовиков. Среди крупных завершенных проектов на территории порта в Николаевском порту — в первую очередь, открытие 19 мая нового зернового терминала, общая мощность которого составляет 2 млн т в год. Китайская компания COFCO Agri инвестировала в строительство терминала $75 млн. Также стоит отметить введение в эксплуатацию склада крытого хранения в тылу причала № 4: объем единоразового хранения продукции — 16 т голубой арматуры; объем инвестиций от компании Arselor Mittal составил 26,4 млн грн. Реализуется проект строительства универсального перегрузочного комплекса на причале № 8 запланированной мощностью 1—1,5 млн т грузов в год. Комплекс предусматривает строительство трансформаторной подстанции, очистных сооружений, складских площадей.

На 3-й проходной порта установлено электронное оборудование для того, чтобы водитель машины с зерном мог протянуть руку и отдать документы, а охранник сканером просканировать информацию, которая находится на пропуске в виде кода, — информация сразу будет попадать в электронную систему, и шлагбаум будет открываться для пропуска в порт этой машины.

Проведены работы по текущему ремонту автодорог, в результате чего восстановлено 5,2 тыс. кв. м асфальтобетонного покрытия, ведутся большие работы по энергосбережению: после внедрения системы светодиодного освещения планируется снижение потребляемой мощности на 63% (до 68 кВт), при этом, годовое потребление снизится в 2,7 раза. Производится обустройство еще одной якорной стоянки, для чего необходимо осуществить дноуглубительные работы, которые должны быть закончены в сентябре—октябре. Строятся накопительные площадки при въезде в Николаев для исключения огромных очередей машин с зерном — передвижение с накопительной площадки в порт будет занимать около 20 минут.

МОРСКОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ПОРТ "НИКА-ТЕРА"

В начале 2016 г. морской терминал "Ника-Тера" начал работать с новым для порта видом грузов — древесной щепой, отгружаемой на суда для внутреннего рынка Турции. В случае удачного эксперимента по перевалке переработанной древесины, будет рассматриваться работа в этом направлении на долгосрочной основе. В начале т.г. "Ника-Тера" также увеличила номенклатуру хранения и перевалки зерновых грузов, заключив контракт на работу с нишевой кормовой культурой — сорго, а также с соей. Подписаны новые контракты и планируется увеличение перевалки огнеупорной глины, которая на сегодняшний день по объему перевалки в порту уступает лишь зерновым, являющимся основным грузом.

"Ника-Тера" непрерывно ведет работы по модернизации имеющихся мощностей и усовершенствованию процессов обработки грузов, внедряя современные технологии. В прошедшем году в развитие предприятия было вложено 235,7 млн грн., на 2016 г. запланирован к реализации ряд инвестиционных проектов на общую сумму более 225 млн грн. На протяжении минувшего года завершено строительство галереи для единовременной загрузки 2-х судов на причале зернового терминала. Реализован проект по строительству газопровода среднего давления для подключения системы сушки зерна и осушителя



воздуха склада карбамида. Приобретено новое оборудование — погрузчики, транспортеры, пробоотборники, передвижные ленточные конвейеры Telestack. Велась модернизация конвейерных галерей, ремонт складских помещений, увеличена причальная линия, осуществлялось дноуглубление акватории. В рамках реализации комплексной Программы по увеличению мощностей и пропускной способности порта в 2016 г. уже приобретены и приступили к работе два мобильных грейферных перегружателя Sennebogen 835. Также ожидается поставка двух портальных кранов "Марк-36" грузоподъемностью 36 т производства финской корпорации Konecranes. В рамках программы по увеличению причальной линии планируется окончание строительства еще одного причала — № 12. Предприятие продолжит перевооружение технологических линий, будет осуществлена замена устаревших конвейеров и модернизация станции разгрузки вагонов. Намечено строительство новых и реконструкция существующих участков по обслуживанию технологического оборудования. В т.г. "Ника-Тера" приступит к реконструкции территории бывшего завода ЖБИ для создания внешней накопительной автостоянки на 200 грузовых автомобилей. Вместе со стоянкой начнется строительство лабораторно-визеровочного комплекса зерновых культур для обслуживания одновременно четырех зерновозов. До конца года предприятие намерено ввести в эксплуатацию реконструированный цех для размещения участка по изготовлению композитных материалов. Построено современное пожарное депо, полностью укомплектован оборудованием и инструментарием здравпункт. Морской терминал продолжает развиваться и ставит перед собой новые цели.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ "ОКТЯБРЬСК"

Из знаковых достижений порта необходимо отметить успешное завершение 2015 г. по грузопереработке — 2450,3 млн т грузов, что составляет 95,3% от паспортного значения уровня загруженности предприятия. По итогам прошлого года порт занял 1-е место в рейтинге поступлений в госбюджет среди крупных плательщиков в Николаевской обл. и 7-е место по оценке Индекса прозрачности государственных компаний Украины. Ключевым событием начала т.г. стало празднование 50-летия со дня основания предприятия.

В порту постоянно ведутся работы по привлечению новых грузов: в 1 квартале т.г. на 47,5% увеличены объемы переработки зерновых и продуктов перемола (по отношению к показателям прошлого года), привлечен новый грузопоток лесных грузов (древесина, щепа), ведутся переговоры по работе с грузом лома черных металлов. Приобретено 10 автопогрузчиков и гидравлический погрузчик, что составило 54% инвестиций, выполнены ремонтно-восстановительные работы, модернизация на портальных кранах "Альбрехт", осуществлен полный переход на альтернативное отопление твердотопливными котлами и электрокотлами. Внедрена система планирования ресурсов предприятия (ERP), а также осуществлена оптимизация численности персонала и переход на 12-часовую рабочую смену.

ХЕРСОНСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ

Одно из знаковых событий начала года в жизни Херсонского морского порта — назначение нового руководителя, который официально вступил в должность в начале февраля. В настоящее время в порту ведутся работы по увеличению пропускной способности, производительности, доходов, изменению условий труда и прозрачному привлечению инвесторов. Осуществляется подготовка техзадания по разработке проекта развития порта (с указанием, для каких целей оно сделано и что там должно быть), который мог бы лечь в основу концессионного конкурса. При успешном дальнейшем привлечении к разработке проекта развития порта таких международных организаций, как ЕБРР или Всемирный банк, это будет гарантировать прозрачность процессов и беспристрастность.

В порту проведена модернизация складов и оснащение их конвейерным оборудованием, что позволяет транспортировать грузы с крытых складов непосредственно к борту судна, исключая при этом перевалку внутрипортовым автотранспортом. Для уменьшения себестоимости работ проведено наращивание бортов на самосвалах, что увеличило грузоподъемность в 2 раза, соблюдая при этом нормы нагрузки на оси автомобиля. На всех 4 проходных Херсонского порта установлены ионизирующие рамки, срабатывающие на превышение радиационного фона. С целью исключения влияния погодных осадков при простоях автотранспорта, для выгрузки сооружен стационарный навес 16 х 30 м между складами №№ 5 и 6. Проводится активная работа по внедрению энергосберегающих светильников на территории порта и на плавкранах. В планах херсонских портовиков — приобретение 2 фронтальных ковшовых погрузчиков объемом ковша 5—7 куб. м, пополнение парка плавучих кранов и плавучих емкостей с целью увеличения объемов хранения грузов.

Еще одним показателем развития украинских портов и терминалов может служить объем поставок и номенклатура работ, выполняемых компаниями, поставляющими портовое оборудование и спецтехнику. Основными украинскими поставщиками в данной сфере являются: ЧАО "Южмормонтаж", компания "Транс-Сервис-КТТ" и компания "ЮжТехСервис".

Частное акционерное общество "Южмормонтаж" — ведущее предприятие Украины по монтажу, капитальному ремонту, модернизации и сервисному





обслуживанию портальных кранов, перегружателей и другого перегрузочного оборудования в морских портах и на специализированных перегрузочных терминалах.

В последние годы "Южмормонтаж" наладил тесное сотрудничество с немецкой компанией NEUERO, специализирующейся на производстве судовых погрузочных машин для различных грузов. Так, на протяжении 2015—2016 гг. были смонтированы и введены в строй судовые погрузочные машины NEUERO SL 800, SL 1000, SL 1200 и SL 1500 производительностью 800 т/час, 1000 т/час, 1200 т/час и 1500 т/час соответственно. Данные машины были смонтированы на новых зерновых терминалах Николаева — BUNGE, Noble и в МСП "Ника-Тера". При монтаже судовой погрузочной машины на "Ильичевском Зерновом Терминале" работы велись в очень стесненных условиях на пирсе № 3. Автокраны, которыми необходимо было выполнять работы (КАТО г/п 75 т и автокран GROVE TM-1500), пришлось перемещать к месту монтажных работ с помощью плавкрана. При перемещении портального крана "Альбрехт" в Днепропетровском речном порту и ввиду отсутствия в порту плавкранов и плавсредств большой грузоподъемности, было принято решение о демонтаже крана на крупные узлы с использованием собственных автокранов DEMAG и GROVE. После чего части крана за несколько заходов были погружены на плавсредство по направляющим и транспортным тележкам, которые разработаны конструкторами "Южмормонтажа" (аналог таких тележек ранее применялся при перемещении причального контейнерного перегружателя "ЛИБХЕРР" на терминале "НУТЭП" в Новороссийске), перевезены и смонтированы на новом месте. Там же, в Днепропетровском речпорту, ведутся работы по демонтажу крана СКР-2200СМ, который затем будет перевезен на территорию производственной базы "Южмормонтажа" и смонтирован для выполнения работ по перегрузке тяжеловесных грузов. На терминале "ТИС-Уголь" ведутся работы (с использованием собственных тяжеловесных автокранов) по монтажу вагоноопрокидывателя ВБС-93 МО производства "Днепротяжмаша" (первый такой был смонтирован специалистами "Южмормонтажа" в 2012 г.). Для компании "ТИС-Контейнерный терминал" ведутся работы по монтажу трех портальных кранов "Сокол", которые в разобранном виде были доставлены судном из Прибалтики. При выгрузке кранов с судна была организованна круглосуточная работа по перемещению выгружаемых элементов с судна на монтажную площадку с использованием собственной грузоподъемной техники. Данные краны были предварительно обследованы специалистами отдела диагностики "Южмормонтажа" и был выявлен ряд дефектов и износ металлоконструкции, которые устранили во время проведения монтажных работ. На территории СРЗ "Океан" для компании "Конкорд" ведутся работы по перемещению судовых кранов с центра палубы на борт. В ходе работ был выполнен демонтаж четырех кранов Mitsubishi, после чего произведен капитальный ремонт и монтаж 3 кранов вдоль борта. Также специалистами отдела диагностики "Южмормонтажа" были обследованы три судовых крана Krupp, выполнен капремонт металлоконструкции и монтаж вдоль противоположного борта судна.

В марте т.г. компанией "Южмормонтаж" было получено новое разрешение на выполнение работ повышенной опасности. Также предприятие обладает сертификатом менеджмента качества ISO 9001:2009 и Свидетельством признания Регистра судоходства



Украины и Российского морского Регистра. В своем производстве "Южмормонтаж" запатентовал и расширил модельный ряд крановых питающих колонок, которые изготавливает и в дальнейшем поставляет в порты Украины, Грузии и др. стран. Для более качественного выполнения работ по установке и монтажу портового оборудования "Южмормонтаж" недавно приобрел второй автокран Grove TM-1500 грузоподъемностью 127 т. Благодаря наличию автокрана Demag AC 180 грузоподъемностью 180 т были проведены монтаж и ремонт ветрогенераторных установок Сивашской ветроэлектростанции, дающей энергию в несколько районов Херсонской обл. Недавно предприятием был выигран тендер, объявленный Минобороны Украины, на выполнение ремонтных работ автокранов КС-3575, в ходе которого необходимо будет выполнить капитальный ремонт как шасси, так и крановой установки, работы начаты в мае 2016 г. В 2015 г. предприятием "Южмормонтаж" был выполнен капремонт 5 автокранов по заказу Минобороны Украины, которые побывали в зоне АТО.

Компания "Транс-Сервис-КТТ" представляет на украинском рынке известные компании, поставляющие портовую технику и оборудование европейского, американского и китайского производства. Сегодня компания "Транс-Сервис-КТТ" оказывает услуги на условиях аутсорсинга (способ ведения бизнеса, суть которого заключается в выводе за пределы компании определенной функции или бизнес-процессов — ***прим. ред.***) таким портовым операторам, как "ГПК Украина" и CMA-CGM Shipping Services Ukraine. На данных предприятиях были созданы службы механизации с круглосуточным режимом работы (7 дней в неделю 24 часа в сутки), в сфере ответственности которых бесперебойная работа портовой перегрузочной техники вышеперечисленных портовых операторов и в отдельных случаях организация и осуществление грузовых работ на данной перегрузочной технике. Работники служб механизации прошли обучение и тренинги на учебных базах предприятий-изготовителей техники. Компанией ООО "Транс-Сервис-КТТ" для каждого портового оператора был создан и постоянно пополняется склад запчастей для обеспечения своевременного технического обслуживания и проведения планово-предупредительных ремонтов техники.

В сентябре 2015 г. совместно с компанией-производителем Terex Deutschland GmbH (Германия) была поставлена погрузочная машина TEREX FUCHS MHL 385D, которая начала работу на экспортном перегрузочном терминале компании "НИБУЛОН" (Украина). Кран, предназначенный для погрузки различных типов насыпных грузов, приобретен "НИБУЛОНОМ" для достижения стратегического направления работы компании. В октябре того же года была осуществлена поставка погрузочной машины TEREX FUCHS MHL 360D в ГП "Специализированный Морской Порт "Октябрьск". В декабре 2015 г. компания "Транс-Сервис-КТТ" становится официальным дилером Volvo & Renault Trucks. Сервисный центр Volvo & Renault Trucks предлагает своим клиентам комплексное транспортное решение, позволяющее оптимизировать затраты на сервисное обслуживание и повысить рентабельность использования коммерческого транспорта.

"В сложившихся условиях финансово-экономического кризиса ключевым фактором конкурентоспособности и прибыльности морских портов и терминалов являются два основных критерия работы: скорость и качество обработки грузов, — говорит директор "Транс-Сервис-КТТ" Олег Елфимов. — Естественно, что высокими эти показатели могут быть только при условии бесперебойной и стабильной работы специализированной портовой техники".

Компания "ЮжТехСервис" — центр сервиса и продаж, ведущий поставщик погрузчиков и другой специальной перегрузочной техники на рынках Украины, Грузии и Молдовы. На последней ежегодной церемонии награждения победителей Национального морского рейтинга по итогам 2015 г. "ЮжТехСервис" заняла второе место среди поставщиков оборудования в морские порты и терминалы в номинации "Поставщик техники 2015". За последнее время компания поставила в порты и на перегрузочные терминалы оборудование разного назначения. Судопогрузочные машины Telestack работают на всех речных терминалах СП "НИБУЛОН", на частных терминалах в СМП "Октябрьск" и в Ильичевском морском порту. Ричстакеры Ferrari — на причалах компании "Бруклин-Киев". Ковшовые погрузчики Volvo — на всех терминалах компании "Трансинвестсервис", в СП "НИБУЛОН" и в Ильичевском порту.

Генеральный директор СП "ЮжТехСервис" Сергей Полиненко высказал мнение о том, что на сегодняшний день единственная альтернатива государственным портам — это передача их в управление частному бизнесу. В разных странах есть разные формы управления портами, опыт некоторых из них украинские руководители транспортной отрасли могут взять на вооружение. Есть много факторов, которые тормозят работу отечественных портов, — это и непомерно раздутые штаты в Администрации морских портов Украины (общее количество сотрудников ГП "АМПУ", в ведении которого 13 морских портов, составляет около 8 тыс. человек, тогда как, например, в администрации порта Роттердам — всего 30 человек), система госзакупок, ориентированная на приобретение недорогой портовой техники из Китая и Кореи — качественное дорогостоящее портовое оборудование имеют возможность приобретать только частные стивидорные компании. Приватизация или передача в концессию на начальном этапе небольших украинских портов — очень хороший вариант как для государства, так и для инвесторов.





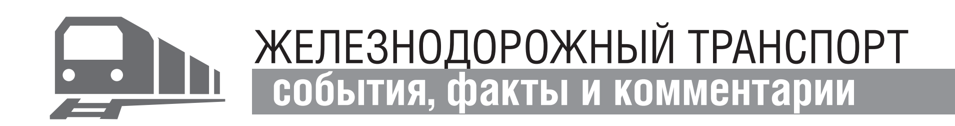
В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Если 15—20 лет назад 100% грузов, поступающих в Украину, переваливались через государственную инфраструктуру, то итоги последних 2—3 лет показывают, что две трети этого грузопотока перевалено через инфраструктуру, находящуюся в частном ведении, общий грузооборот украинских портов снизился за последние 7 лет на 17%, а уровень изношенности портовой инфраструктуры в некоторых портах доходит до 90%. Все эти показатели свидетельствуют о назревшей необходимости привлечения инвестиций в морские порты Украины. Цифры говорят сами за себя — частные стивидоры намного эффективнее государственных. "Необходимо с использованием всех доступных эффективных форм и инструментария привлекать инвестиции и технологии в транспортную инфраструктуру", — отметил в одном из своих выступлений министр инфраструктуры Украины В. Омелян.

Данные статистики свидетельствует о том, что в мире 92% портов пребывают в госсобственности, 84% сдаются в концессию, около 10% находятся в общем управлении. Полная приватизация портов состоялась только в одной стране — в Великобритании во времена правления Маргарет Тетчер, когда 19 объектов были проданы за 150 млн фунтов стерлингов путем размещения их акций на биржах. Стивидорная деятельность является частной почти во всем мире. Украина на сегодняшний день — единственная страна, в которой есть государственные стивидорные компании и их приватизация приведет в страну значительные суммы инвестиций. "Нам надо привязывать инвесторов и грузопотоки к государственной инфраструктуре, потому что большая ее часть теряет привлекательность из года в год, — отметил замминистра инфраструктуры Украины Ю. Васьков. — Я считаю, что все формы государственно-частного партнерства должны быть разрешены. Нужно выводить государственных стивидоров из списка не подлежащих приватизации. Есть несколько депрессивных государственных стивидоров, на которых инвесторов на другие формы, кроме приватизации, не привлечь. Если мы видим, что целостный имущественный комплекс выгоднее передать в концессию или в аренду, потому что это принесет больше платежей, инвестиций и налогов, то это может быть концессия или аренда".

Но в настоящее время для приватизации морских портов в Украине, в первую очередь, необходим внятный закон о форме приватизации данных объектов, который был бы понятен, в том числе, и западным инвесторам. В августе прошлого года Премьер-министр Украины зарегистрировал в парламенте законопроект № 2488а, в котором содержится перечень объектов, которые следует исключить из списка предприятий, не подлежащих приватизации. В данном перечне объектов находятся все 13 украинских морских портов и 5 крымских. Дискуссии по сути законопроекта № 2488а о необходимости и форме приватизации портов — продажа или концессия — не только не утихают, но с каждым днем разгораются с большей силой. Как отметил глава ФГИ Украины Игорь Билоус: "Главное — не рубить с плеча и принимать решение по каждому из портов отдельно, предварительно изучив ситуацию и взвесив все "за" и "против". И тогда порты спокойно смогут генерировать несколько процентов ВВП страны в год, а инвесторы получат действенный механизм, который будет работать бесперебойно и в независимости от того, кто придет к власти".

БОХАН Сергей



Производителям и инвесторам необходимо четкое видение планов "Укрзализныци"

В последние годы негативные тенденции старения технических средств наблюдаются практически во всех хозяйствах ж/д отрасли. Износ подвижного состава "Укрзализныци" приблизился к критической точке. Если не принимать соответствующие меры, "уже через 2 года перевозить грузы и пассажиров будет не на чем".

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА "УКРЗАЛИЗНЫЦИ"

По данным "Укрзализныци", в течение последних лет наблюдается ежегодное значительное уменьшение капитальных инвестиций в обновление технических средств железнодорожной отрасли и несоответствие их потребности. Так, в 2012 г. при необходимости 27,15 млрд грн. капитальные инвестиции составили 12,24 млрд грн. (45%), в 2013 г. — соответственно 33,69 млрд грн. и 5,24 млрд грн. (15,6%), в 2014 г. — 35,9 млрд грн. и 3,5 млрд грн. (10%). И хотя в 2015 г., согласно уточненным данным, было освоено капитальных инвестиций на сумму 4,5 млрд грн. (в 1,1 раза больше, чем за соответствующий период 2014 г.), этого все рано недостаточно для отрасли.

По состоянию на 1.01.2016 г. в парке железных дорог насчитывалось 2,2 тыс. ед. тепловозов (нормативный срок эксплуатации — 20—25 лет, степень износа — 99,7%), 1,9 тыс. ед. электровозов (нормативный срок эксплуатации — 30 лет, степень износа — 92%).

Общий парк грузовых вагонов "Укрзализныци" по состоянию на 1.01.2016 г. составлял 107,6 тыс. ед., в т.ч. полувагонов — 48,2 тыс. ед., зерновозов — 11,7 тыс. ед. Средний износ грузовых вагонов составляет 90,8%, в т.ч.: полувагонов — 89,2%, зерновозов — 96,8%.

В 2016 г. закончится срок службы 22,526 тыс. полувагонов и 1,224 тыс. зерновозов, в 2017 г. — 9,369 тыс. полувагонов и 2,388 тыс. зерновозов, в 2018 г. — 5,729 тыс. полувагонов и 2,626 тыс. зерновозов.

Инвентарный парк пассажирских вагонов основных перевозок по состоянию на 1.01.2016 г. составлял 5,2 тыс. ед., из них 3,4 тыс. — вагоны, эксплуатирующиеся сверх установленного нормативного срока (более 28 лет), что составляет 65,3% инвентарного парка. Доля вагонов в возрасте от 10 до 20 лет составляет 26%, а в возрасте до 10 лет — лишь 3%. Темпы старения парка пассажирских вагонов значительно опережают темпы его обновления. Средний возраст вагонов — 29,3 года.

Процент "старения" парка пассажирских вагонов каждый год растет — из-за недостаточной закупки новых вагонов он уменьшается в среднем на 500 ед. в год.

Что касается моторвагонного подвижного состава (МВПС), то по состоянию на 1.01.2016 г. инвентарный парк насчитывал 1391 секцию, или 295 составов электропоездов. При этом в эксплуатации находились 1206 секций, или 275 составов (из них — 591 секция, или 132 состава переменного тока и 615 секций, или 143 состава постоянного тока) электропоездов, 115 ед. дизель-поездов, 12 рельсовых автобусов. Износ моторвагонного подвижного состава региональных филиалов составляет: по электропоездам — 84,88% (89,7% — переменного тока и 80,56% — постоянного тока), дизель-поездам — 99,84%, рельсовым автобусам — 18,47%.

Общая потребность ж/д отрасли в инвестициях на обновление основных фондов "Укрзализныци" на ближайшие 5 лет оценивается почти в 200 млрд грн., в т.ч. на развитие путевого хозяйства понадобятся около 57 млрд грн. Потребность в средствах на обновление тягового подвижного состава составляет 13,1 млрд грн., на обновление вагонного парка — 22,6 млрд грн.

Для поддержания к 2020 г. эксплуатационного парка на уровне 2 тыс. пассажирских вагонов в ближайшие 5 лет необходимо инвестировать в обновление пассажирского парка 10,6 млрд грн.; потребность на обновление моторвагонного подвижного состава на ближайшие 5 лет составляет 12,9 млрд грн.

Согласно принятому финплану, утвержденному распоряжением КМУ от 2.03.2016 г. № 231-р, план освоения капитальных инвестиций ПАО "Укрзализныця" на 2016 г. составляет 11,2 млрд грн. при потребности в 37,883 млрд грн.

В "Укрзализныце" и Мининфраструктуры осознают, что на обновление подвижного состава требуются миллиарды, которых в настоящее время нет ни у государства, ни у компании. В этой связи потребуется помощь сторонних инвесторов, в т.ч. международных финансовых организаций.

УЧАСТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ В ПРОЄКТАХ "УКРЗАЛИЗНЫЦИ"

Представители ЕБРР и ЕИБ заверяют, что они готовы к сотрудничеству с "Укрзализныцею". В то же время, для того чтобы финансировать предприятие, для них очень важно понимать стратегию развития "Укзализныци". В ходе "Украинского инфраструктурного форума'2016", который состоялся 22.04.2016 г. в Киеве, Марк Магалецкий, старший банкир ЕБРР, подчеркнул, что ЕБРР является одним из ведущих кредиторов "Укрзализныци" с 1999 г. На данном этапе банк работает в т.ч. совместно с Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) по финансированию программы "Укрзализныци".

"Мы готовы сотрудничать в области закупки нового подвижного состава и финансировать, но… "Укрзализныце" нужно принять решение, что и в каких объемах компания готова закупать и развивать и какие средства нужны на развитие, — отметил М. Магалецкий. — Недавно было принято решение о назначении нового руководителя "Укразализныци" и в ближайшее время завершится формирование правления и наблюдательного совета ПАО. Мы рассчитываем, что в ближайшее время будут приняты решения по стратегии, по инвестированию. И это даст толчок рынку, оживит отрасль", — отметил он.



Аналогичную мысль в ходе форма выразил Иштван Хайнзингер, старший специалист ЕИБ. "Мы не делаем предусловий для финансирования. Вы должны нам как государство сказать, какие у вас приоритеты... Мы ждем на уровне госпредприятий — дайте нам одобренные стратегии и приоритетные проекты, чтобы мы могли финансировать. Средства в нашем банке есть", — заявил он.

По словам старшего корпоративного банкира ЕИБ Жан-Жака Сулакра, в 2015 г. банк предоставил Украине кредиты на EUR1,2 млрд. "В т.г., полагаю, будет около EUR800 млн. Работаем вместе с Еврокомиссией, чтобы посмотреть, можно ли расширить этот портфель и выйти где-то на EUR1 млрд в год и поддерживать такой объем", — заявил он.

По его словам, около 60% объема кредитования приходится на госсектор — развитие транспортной инфраструктуры, энергетики, проекты по энергоэфективности, муниципальные проекты, экологические проекты, а 40% направлено на кредитование малых и средних предприятий через местные банки-партнеры.

Также банкир отметил: "В Украине есть реформы, но их недостаточно. Портфель ЕИБ в Украине — EUR4,3 млрд. Фактически эти деньги не выбираются. Это проблема. У нас много денег, которые просто здесь стоят. Почему так происходит? Я считаю, что это критически важно — реформирование госсектора и приватизация. Это те вопросы, которые стоят на первом месте в повестке дня".

ВОЗМОЖНОСТИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Производителям подвижного состава, как украинским, так и зарубежным, также важно понимать стратегию "Укзализныци".

Как заявил замдиректора "КВСЗ" А. Перышкин, отечественные вагоностроители обладают потенциалом и готовы наполнить парк "Укрзализныци" необходимым ей подвижным составом. В т.ч. "КВСЗ" как одно из ведущих предприятий отрасли может выпускать основную линейку грузовых вагонов, пассажирских вагонов, локомотивной тяги, электропоездов, дизель-поездов. В то же время продукция становится все более наукоемкой, поэтому на законодательном уровне нужно выстроить систему многолетнего планирования.

"Мы считаем, что такое планирование должно быть минимум трехлетнее. Потому что создание ряда продуктов — электропоезда, дизель-поезда — занимает от 1 до 2 лет", — подчеркнул А. Перышкин.

Представители компаний Bomardier transportation и GE Transportation, присутствовавшие на форуме, отметили, что украинский рынок им интересен. Наша страна обладает разветвленной сетью ж/д и одной из крупнейших железнодорожных компаний в мире и, как говорится, работы здесь "непочатый край" (особенно учитывая спектр продукции, выпускаемый Bomardier transportation и GE Transportation).

По словам директора развития бизнеса компании Bomardier transportation Флавио Конетти, Bomardier transportation — "глобальная компания, глобальный игрок, который работает в 38 странах и который имеет достаточно много промышленных компаний". В этой связи Украина очень интересна компании как глобальному игроку. "Т.к. мы говорим не только о приобретении подвижного состава, а и об общей деятельности, усовершенствовании инфраструктуры, мы говорим также об обновлении всей ж/д промышленности", — пояснил он.

Также Флавио Конетти отметил, что Украина имеет хороший уровень образования и хороший образовательный потенциал.

По его словам, в 2012 г. Bomardier transportation открыла офис в Харькове и работает на рынке Украины уже 4 года. Все, что компания производит в Украине, полностью идет на экспорт, однако Bomardier transportation "все равно ищет хорошие бизнес-возможности внутри страны".

"Мы готовы развивать местное производство и помогать обеспечивать потребности операторов этого рынка. В настоящее время мы пытаемся получить четкое понимание планов государства — что нужно и когда это нужно — не в краткосрочной перспективе от года в год, а в перспективе 3—5 лет. Мы должны видеть какую-то стратегию, которая поможет нам понять, какие мы должны делать шаги и какие мы должны устанавливать партнерские отношения", — подчеркнул директор развития бизнеса компании Bomardier transportation.

Еще одно немаловажное условие для того, чтобы Bomardier transportation активно развивалась на украинском рынке — одинаковые, четкие и понятные правила игры для всех участников. При этом процедура верификации и тестирования продукции также должна быть открытой и понятной.

С условиями, которые озвучил Флавио Конетти, полностью согласился и генеральный менеджер GE Transportation в СНГ, Европе, на Ближнем Востоке и в Северной Африке Гохан Бейхан. Кроме того, он добавил, что "Укрзализныце" нужно отходить от бесконечного этапа анализа, когда стороны просто "сидят и обсуждают, что нужно делать и как".

"Достаточно. Нужно действовать. Как только начнем действовать, сразу увидим прибыль и рост, мы увидим процветание "Укрзализныци" и региона в целом", — заявил он.

К слову, на то, что украинским чиновникам свойственны длительные (и зачастую нерезультативные) обсуждения по поводу поставляемой в Украину продукции, ранее посетовали представители компании "Сименс Украина".





Осенью 2015 г. директор департамента "Интегрированные транспортные системы" компании "Сименс Украина" Д. Черненький на встрече с журналистами отметил, что в процессе реформирования Deutsche Bahn (Немецкие ж/д) разделила инфраструктуру и перевозки. "Железная дорога — оператор сети, который ее поддерживает и развивает. Туда могут выйти любые перевозчики, отвечающие некоторым требованиям… В принципе, Deutsche Bahn все равно, какие локомотивы могут выйти на сеть. Они должны отвечать определенным техническим требованиям (ширина колеи, габарит приближения, используемые виды тока и т.д.). Если все это выдерживается — пожалуйста. Любой, кто может произвести локомотив нужных параметров, может работать", — сообщил он. В Украине же все сложнее.

Также Д. Черненький сообщил о том, что компания Siemens ведет переговоры о поставке "Укрзализныце" локомотива Vectron (в том исполнении, которое заказали для себя Финские железные дороги). Уже прошла проверка, насколько данные электровозы соответствуют отечественным стандартам.

Поясняя, почему был выбран именно Vectron, Д. Черненький отметил: "Локомотивный бизнес — это проектный бизнес. Это не продукт. Есть заготовка, но под каждого клиента локомотив разрабатывался с нуля. Vectron — это первый в мире локомотив, который разработан как продукт — сделана локомотивная платформа, на которой строится 6 типов электровозов и 2 типа тепловозов. Заказчики могут выбрать односистемный или двухсистемный локомотив. Локомотивы Vectron сертифицированы во всех странах Европы".

По словам Д. Черненького, большие ожидания компании "Сименс Украина" в первую очередь связаны с появлением на сети украинских железных дорог частных перевозчиков после реформирования "Укрзализныци". Именно их может заинтересовать Vectron, (универсальный грузопассажирский локомотив пользуется большой популярностью у частных перевозчиков во всем мире).

Чем закончились переговоры "Сименс Украина" с "Укрзализныцей", так и неизвестно — судя по всему, вопрос до сих пор находится в подвешенном состоянии.

Также ранее Д. Черненький отметил, что компания Siemens заинтересована в поставках локомотивов в Украину, однако пока не видит смысла в создании в Украине СП. При этом он пояснил, что у инвесторов в Украине нет уверенности в завтрашнем дне, "нет четких правил и гарантий того, что будет происходить". В случае с Украиной всегда есть риск. Даже если будет подписан контракт на поставку локомотивов (которые, как правило, разрабатываются под конкретного заказчика), вовсе не обязательно, что эта техника потом будет оплачена и у государства не поменяются планы (и такой опыт у компании в отношении Украины уже был).

"В Siemens есть подразделение "Сименс финансовый сервис" — направление, которое занимается поиском инвестиций для клиентов и партнеров... Мы ищем инвестиции, но при этом клиент показывает свою бизнес-модель. И под нее "Сименс" дает свои гарантии, что эта бизнес-модель заработает с нашей техникой и в установленный срок. Но в Украине получается так: принеси деньги, приди со своей техникой, а мы может потом как-то и что-то компенсируем. То, что отпугивает инвесторов и наших юристов, — это и несовершенное законодательство, это и нежелание давать гарантии, что все в дальнейшем будет возвращено", — говорил Д. Черненький.



Что касается локализации производства в Украине, то все возможно, однако это будет зависеть от объемов производства.

"Мы готовы поставлять компоненты к сотне локомотивов, но к двум мы не будем поставлять — это бессмысленно. Это бизнес — ничего личного", — сообщил Д. Черненький в беседе с журналистами.

Также он отметил, что ситуация может поменяться после реформирования "Укрзализныци", в т.ч. с появлением частной тяги на железных дорогах Украины.

"Мы будем вступать в партнерство с украинскими производителями и совместно предлагать что-то… У нас очень много наработок со всеми украинскими производителями, у нас очень много для них предложений, очень много технологий…", — отметил Д. Черненький.

Стоит отметить, что в ходе инфраструктурного форма А. Перышкин сообщил, что "КВСЗ", обладая конструкторским и технологическим потенциалом для разработки и создания ж/д продукции, готов на конкурсной основе конкурировать с другими производителями подвижного состава.

Также предприятие готово к работе с зарубежными компаниями, в сотрудничестве с которыми можно будет быстрее построить продукцию, нужную "Укрзализныце". Однако он считает, что на законодательном уровне необходимо дать четкое определение, кто такой национальный производитель и что представляет собой национальный продукт.

"На наш взгляд, это не только тот, кто находится на территории Украины, но и тот, кто при совместном производстве уже в начале проекта имеет локализацию порядка 60% с использованием наших украинских ресурсов и к концу проекта увеличивает эту цифру с доведеним до 75%", — отметил замдиректора "КВСЗ".

К ТЕМЕ:

Когда писалась эта статья, стало известно, что через месяц—два локомотивы компаний General Electric и Bombardier прибудут в Украину для того, чтобы пройти тестирование на украинских ж/д. Об этом сообщил министр инфраструктуры В. Омелян газете *Сегодня*.

По его словам, "локомотивы в экспериментальном порядке будут работать от 3 до 6 месяцев на украинской железной дороге", чтобы понять, "насколько они подходят к нашим условиям, что с ними происходит".

Генеральный менеджер GE Transportation в СНГ, Европе, на Ближнем Востоке и в Северной Африке Г. Бейхан считает, что в Украине есть хорошие условия для создания совместного производства (модернизации) локомотивов. По его словам, компания уже рассматривала различные площадки в Украине. Все "они очень интересны и могли бы стать потенциальными площадками для модернизации", сообщает ЦТС.

Также Г. Бейхан отметил, что GE Transportation тесно сотрудничает с банками, в т.ч с Эксимбанком США, и уже имеет успешный опыт финансовой поддержки проектов по обновлению подвижного состава в ряде стран. Например, такая поддержка была оказана Казахстану (где GE Transportation сначала модернизировала локомотивы, а позже перешла к производству новых локомотивов).

КОРНИЛОВА Татьяна



Новая роль экспедитора, или кто такие NVOCC

Развитие разделения труда давно привело к появлению такой фигуры в цепочке транспортной и логистической деятельности, как транспортный экспедитор — форвардер. Особенно важную роль экспедиторы стали играть в организации перевозок — основной деятельности транспорта, когда произошла так называемая "контейнерная революция".

Контейнеризация торговли и связанных с ней перевозок привела к тому, что стали возникать новые формы организации перевозки, такие как "от двери до двери", "точно в срок" и т.п. Бурный прогресс в этой сфере начался во второй половине XX в. и продолжается до нашего времени. В этом процессе роль и значение транспортно-экспедиционной работы претерпевали свои трансформации. Форвардеры столь тесно вплетены в сеть транспортных услуг, центром которой является перевозка груза, что организация массовых перевозок уже немыслима без них. Совершенствуются схемы мультимодальных — смешанных перевозок различными видами транспорта, да и другие современные виды перевозок, а в связи с этим совершенствуются и правила, которыми регулируется транспортная деятельность. Сложные задачи, которые выполняют современные транспортники, приводят к упрощению деятельности другой стороны — трейдера, современного оптового купца. У него отпадает задача организации перевозки товаров, ведь он может просто заключить договор с экспедитором, который будет подыскивать соответствующие транспортные средства, планировать маршрут, позаботится об экономической эффективности перевозки, а то и всей логистической цепи.

При организации перевозки экспедитор рассматривает и учитывает проблемы, связанные не только с перевозкой груза, но и с поставкой соответствующих товаров вообще. Так что профессионалы в сфере транспорта в современном мире часто проникают в смежные области деятельности. Например, перевозчики берутся оказывать экспедиторские услуги, а экспедиторы приобретают транспортные средства и становятся перевозчиками, в том числе морскими, когда приобретают в собственность или управление морские суда. Разумеется, это не отменяет дальнейшего развития специализации, которое привело к тому, что в мире транспорта выкристаллизовалась особая фигура — NVOCC (non vessel operating common carrier).

ЮРИДИЧЕСКИЕ ТОНКОСТИ

Исходя из практических потребностей наших клиентов, мы должны проникать в тонкости правового регулирования деятельности форвардеров в различных юрисдикциях, поскольку транспортировка грузов принципиально является очень часто международной, трансграничной деятельностью, так что в ее регулировании могут быть задействованы правовые нормы нескольких юрисдикций. Это позволяет нам обобщать опыт и делать некоторые выводы, которыми мы делимся с нашими читателями. Такие выводы должны представлять интерес, поскольку Украина строит планы интеграции в семью европейских народов, высокое развитие которых в техническом, экономическом, политическом и правовом отношениях не вызывает сколько-нибудь серьезных сомнений.

Итак, транспортный экспедитор может выступать в роли как агента, так и принципала. Наиболее привычной ролью экспедитора является роль агента. Относительно позднее обособление роли транспортного экспедитора от роли перевозчика, а также возникновение в национальном праве Украины инсти-



тута транспортного экспедирования объясняется не только отсталостью украинской экономики, но и тем, что правовая система Украины тяготеет к романо-германской, континентальной правовой семье, где институт агентирования не столь развит, как он развит в англо-саксонской правовой системе. Услуга транспортного экспедирования столь специфична, что долгое время теоретики затруднялись относительно определения ее природы. Они делят услуги на юридические и услуги материального характера. К какому же типу можно отнести услугу транспортного экспедитора? Пришлось выделить особый тип услуг, в котором сочетаются признаки услуг юридического и материального свойства.

В Англии, США, а также других странах с подобной правовой системой давно сформировалась доктрина агентского договора, направленного на совершение агентом как юридических, так и фактических действий с целью установления договорных обязательств между принципалом и третьим лицом, в случае экспедитора-агента — между перевозчиком и грузовладельцем.

Экспедитор-агент может действовать от своего имени и от имени принципала. В первом случае экспедитор может, не раскрывая имени принципала, указать, что он действует за счет и по поручению другого лица. В любом случае результатом его деятельности является изменение статуса принципала, хотя в первом случае и опосредствовано, а в последнем случае — непосредственно. Договоры транспортного экспедирования презюмируются возмездными даже при умолчании о вознаграждении экспедитора в контракте.

Для того, чтобы создать обязанности у принципала, действия экспедитора должны быть в пределах полномочий, прямо выраженных или подразумеваемых. Подразумеваемые полномочия — это полномочия, которые не выражены прямо (implied authority), но необходимы для надлежащего выполнения поручения принципала. Часто такие полномочия вытекают из конкретных обстоятельств, которые фактически складываются в том или ином случае. Прямо выраженные полномочия (express authority) могут быть связаны с формой договора следующим образом: если для принципала нужно заключить договор за печатью (deed), то и полномочия должны быть прямо выражены в договоре за печатью. В категории подразумеваемых полномочий выделяются видимые полномочия, которые возникают из такого поведения принципала, которое дает основания третьим лицам предполагать предоставление агенту полномочий. Такие полномочия называются еще полномочиями эстоппель, или основанными на процессуальном ограничении прав на возражение (authority from estoppel). К категории подразумеваемых относятся еще полномочия по необходимости и сопутствующие полномочия.

По умолчанию право на получение расчета возникает у агента в момент заключения сделки с третьими лицами, но может быть оговорено право получения расчета экспедитором только после исполнения третьими лицами своих обязанностей. Такой агент называется делькредере.

Британской ассоциацией транспортных экспедиторов разработаны очень популярные Стандартные условия оказания услуг, которые известны нам в последней редакции 1989 г. (BIFA STC 1989).

Экспедитор-принципал обыкновенно является весьма профессиональным и квалифицированным. Особенно в настоящее время, когда экспедиторы стали выступать в роли не только агентов, но и принципалов, что сближает их правовой статус со статусом перевозчика, но полное отождествление все же не имеет места. Упомянутые BIFA STC 1989 предусматривают и такую роль транспортного экспедитора.

Первоначально экспедиторские функции выполняли перевозчики, которые оперировали автомобильным транспортом. В настоящее время сформировалась особая категория таких "квазиперевозчиков", которые представляют собой по существу экспедиторов, не владеющих транспортными средствами вообще, но принимающих на себя ответственность за всю перевозку в целом, как правило, "от двери до двери". Это и есть NVOCC — non-vessel operating common carrier.

В этом случае экспедитор не должен отчитываться перед грузовладельцем о своих действиях, и вся прибыль, полученная им, является его достоянием. То, каким образом будет доставлен груз в место назначения, также является только его делом. Заключение договоров с конкретными перевозчиками, решение вопросов с таможенными, портовыми властями, упаковка, складирование, погрузка и разгрузка груза, страхование, группировка при контейнерных перевозках и т.п. проблемы обычно никак не волнуют грузовладельца. Все эти вопросы решаются экспедитором-принципалом. Обязанностью грузовладельца остается одно — произвести расчет с экспедитором, причем без дифференциации на вознаграждение и компенсацию расходов (издержек).

Более того, даже если в договоре с таким транспортным экспедитором, который выступает в роли принципала, предусмотрено комиссионное вознаграждение, суд не признает его таковым.

Например, судья Дональдсон уже в 1977 г. признал ссылку на комиссионные сомнительной и посчитал вознаграждение экспедитора, выступающего в качестве принципала, просто общей ценой его услуг (Salsi v. Jetspeed Air Services Ltd).

Конечно, транспортные экспедиторы обычно являются очень квалифицированными профессионалами, так что им кажется, будто их отношения с клиентурой надежно урегулированы. Действительно, в современной правовой системе права экспедиторов довольно хорошо защищены. Однако тонкости владения юридическими инструментами защиты этих прав экспедиторы, добросовестно исполняющие свои обяза-

тельства, могут не до конца освоить, и на практике случаются столь неожиданные ситуации, что взгляд со стороны совершенно необходим, чтобы увидеть все нюансы. Отношения грузовладельцев с экспедиторами также хорошо защищены. Как потребители услуг они, разумеется, не так уверенно ориентируются в сфере транспортного экспедирования, так что объективное состояние дел в сложных ситуациях им установить еще сложнее.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ТОНКОСТИ

В 1969 г. на Токийской конференции Международного морского комитета был разработан проект международной конвенции о смешанных перевозках, так называемые "Токийские правила". Идеи, содержащиеся в Токийских правилах, легли в основу проформ транспортных документов, разработанных для оформления смешанных грузовых перевозок такими международными организациями, как ФИАТА и БИМКО. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) разработала авианакладную, в которой оговаривается возможность ее применения на наземных участках смешанного сообщения.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), которая, как известно, представляет в основном интересы развивающихся стран, неудовлетворенная затяжкой введения в действие Конвенции, предприняла усилия по доработке правил, относящихся к документам на смешанную перевозку, в результате чего в 1991 г. появился проект, одобренный затем Международной торговой палатой. Новые Правила вступили в действие с 1 января 1992 г., а с 1995 г. действует последняя известная редакция таковых Правил (Правила ЮНКТАД/МТП-95 — UNCTAD/ICC Rules 95). Эти Правила весьма популярны как среди частных лиц, которые используют их в заключаемых между собой контрактах, так и широко используются при создании внутренних национальных правовых норм, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении. Правила ЮНКТАД/МТП-95 подлежат применению, только если стороны договора международной смешанной перевозки груза упомянут их как нормы, которым они подчиняются при исполнении договора.

Пожалуй, наиболее интересной идеей, заложенной еще в Токийских правилах, является определение правового статуса субъекта, отвечающего за исполнение обязанности по оказанию такой специфической услуги, как смешанная перевозка грузов — оператора смешанной перевозки (ОСП).

Выработалась даже классификация, или, лучше сказать, типизация ОСП: ОСП, эксплуатирующие морские суда; ОСП, не эксплуатирующие морские суда; ОСП, не эксплуатирующие вообще никакие транспортные средства.

ОСП, эксплуатирующие морские суда, — VO (vessel operator) — наиболее распространенный тип ОСП. В эту группу входят как судоходные компании, не владеющие транспортными средствами иных видов транспорта, так и компании, которые владеют подвижным составом и водного, и воздушного, и автомобильного транспорта, а также транспортными терминалами и контейнерным парком. Наиболее надежными ОСП считаются ОСП последнего типа, например, "Маерск-Силенд" (Maersk-SeaLand).

ОСП, не эксплуатирующие морские суда, — NV CTO (not vessel combined transport operator) — это обычные публичные перевозчики, которые оперируют средствами железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта, которых принято называть также non vessel common carrier.

ОСП, не эксплуатирующие каких-либо транспортных средств, — это классические экспедиторы, ориентированные на предоставление услуг ОСП. Вот они-то и называются NVOCC.

НЮАНСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ NVOCC

Впервые определение понятия NVOCC было юридически закреплено в национальном праве в ст. 3 (17) Закона о судоходстве США 1984 г. В упомянутом положении законодательства США NVOCC определяется "Общественным перевозчиком — несудовладельцем", который не эксплуатирует суда, обеспечивающие морскую транспортировку, и является отправителем в своих взаимоотношениях с морским общественным перевозчиком. Соответственно, в отношениях с отправителем груза он является перевозчиком.

Таким образом, NVOCC — это принципал-экспедитор, который юридически может выступать как в качестве отправителя, так и перевозчика.

В нашей практике было много дел по юридическому сопровождению дел по требованиям NVOCC, а также выполненных работ по организации деятельности NVOCC, в частности:

— отказ контейнерной линии в перевозке опасного груза;

— утеря документов на груз агентом линии;

— отказ в приемке и возврат поврежденного груза;

— организация работы агентов NVOCC;

— взыскание средств, излишне уплаченных агенту NVOCC;

— удержание контейнера с грузом в иностранном порту агентом;

— организация перевозки/перевалки специализированных грузов;

— взыскание сумм демереджа и хранения как необоснованно полученных агентом линии;

— разработка проектов домашних коносаментов;

— задержание судна с грузом в связи с неоплатой груза/фрахта;

— комплексная организация работы NVOCC.

Приведем несколько примеров из нашей практики.

Был заключен договор смешанной перевозки контейнеров с хлопком из Испании в Украину на условиях поставки DDU. Клиента-грузовладельца очень





беспокоил риск несвоевременной доставки груза из-за задержек в пути, поэтому в договор перевозки, заключенный с NVOCC, было внесено следующее положение: "В случае необоснованной приостановки организации перевозки по такой партии Груза на любом из ее этапов Экспедитор возмещает Клиенту все убытки, понесенные Клиентом в связи с такой приостановкой". Перечень сторон, задействованных в транспортной операции: Отправитель, Агент, Экспедитор (NVOCC), Морская линия, Порт, Автоперевозчик, Получатель.

В украинском морском порту произошла серьезная задержка, поскольку Получатель не смог предъявить оригиналы коносаментов, необходимых для получения Груза от Морской линии. Убытки Клиента в связи с несвоевременной доставкой груза могли превзойти все разумные пределы и ожидания. Эти убытки должен был по договору возместить Экспедитор. Мы начали работу по заявлению соответствующих требований в порядке регресса к непосредственным виновникам убытков, которые Экспедитор (NVOCC) должен был возместить. Однако коносаменты вскоре нашлись, груз был передан Автоперевозчику для транспортировки по территории Украины, так что спорная ситуация была разрешена мирным способом.

В другом случае имела место, напротив, экспортная операция по транспортировке груза из Украины в Египет. В транспортной операции участвовали: Отправитель, NVOCC, Автоперевозчики, Морская линия, Субэкспедитор, Получатель. В этом случае столь мирно дело не закончилось. У нашего Клиента — NVOCC, весьма крупного экспедитора, который организовал транспортную операцию и имел другие договоры перевозки груза с Морской линией, начались неприятности в том сегменте перевозки, который обеспечивала Линия, отказавшаяся исполнять и другие договоры, заключенные с этим NVOCC. Нашему Клиенту пришлось погасить требования Линии по выплате сумм причитающего фрахта, а затем взыскать полученные убытки с Получателя в арбитражном порядке. Хотя эти убытки и не были значительными, но они грозили огромным ущербом из-за отказа Линии от других грузов. Таким образом, дело приобрело принципиальный характер, хотя изначально цена вопроса была незначительной — около $15000.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В отличие от прямых перевозок, которые осуществляются различными перевозчиками одного и того же вида транспорта (uni modal carriers), смешанные перевозки позволяют повысить эффективность осуществления конкретной перевозки, а иногда создают саму возможность выполнения конкретной перевозки. Таким образом, в отличие от традиционной системы перевозок грузов, смешанное сообщение интегрирует весь транспортный процесс доставки товара от отправителя до получателя. Важнейшим аспектом концепции смешанных перевозок грузов является максимальный учет требований грузовладельца и его удобство, то есть сохранная доставка груза в пункт назначения точно в срок и по оптимальному тарифу, независимо от того, каким видом транспорта, по какому маршруту и в соответствии с какими иными условиями транспортируется груз, например, от того, в каких пунктах происходит перевалка груза.

Идя навстречу своим клиентам в условиях современного сложного рынка, транспортный экспедитор должен владеть тонкостями юридических инструментов и понимать опции защиты своих прав. С учетом множества существующих нюансов своевременная помощь профессиональных консультантов поможет быстрее отреагировать в сложных ситуациях и не допустить или, по крайней мере, минимизировать возможные убытки.

СКОРОБОГАТОВ Артем, ассоциированный партнер
Interlegal, Международная юридическая служба
ГОРОВАЯ Карина, юрист
Interlegal, Международная юридическая служба

От Пятого к Шестому семинару ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли...

*"Вы не можете соединить точки, глядя вперед.
Вы сможете сделать это лишь оглянувшись назад...".
Стив Джобс*

31.05.2016 г. в Одессе (Украина) пройдет шестой ежегодный семинар ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и "единому окну", посвященный также развитию транспортных коридоров, организованный при содействии ЕЭК ООН, Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики и правительства Украины. Семинар будет проходить в рамках Международной транспортной недели в Одессе и будет состоять из двух сессий.

Первая сессия будет посвящена роли упрощения процедур торговли в развитии транспортных коридоров. В ходе второй сессии участники рассмотрят развитие транспортного коридора с особым акцентом на содействие этому процессу международных соглашений и конвенций.

В преддверии шестого семинара ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и "единому окну", целесообразно было бы напомнить о наиболее знаковых событиях и мероприятиях 2015—2016 гг., способствовавших реализации решений пятого семинара и развивающих его идеи. В связи с преемственностью семинаров это даст дальнейший толчок для развития и позволит определить направления для дальнейших действий.

УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ: ОТ ЛОКАЛЬНОГО РЕШЕНИЯ К НАЦИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ

Пятый международный семинар "Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии" проходил 2.06.2015 г. и стал одним из ярких событий "Международной транспортной недели-2015". Организаторы: ЕЭК ООН и правительство Украины при поддержке Украинского национального комитета Международной Торговой палаты (ICC Ukraine), Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" и АО "ПЛАСКЕ". Семинар состоял из 4 сессий:





➤ СЕССИЯ I: ОБЗОР ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ПОРТОВОГО СООБЩЕСТВА

В первой сессии принимали участие международные эксперты высокого уровня, представляющие страны, которые хорошо показали себя в рейтинге Doing Business Всемирного банка. Результатом работы первой сессии стали рекомендации специалистов и практиков, в т.ч. Одесского порта, как двигаться дальше и в каком направлении необходимо дальнейшее развитие проекта ИСПС, расширение на другие порты, другие виды транспорта, а также обсуждение национальной стратегии упрощения процедур международной торговли и логистики.

➤ СЕССИЯ II: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

Вторая сессия касалась подготовки Национального стратегического плана, дорожной карты по упрощению процедур торговли. Целью создания национальной стратегии, как отмечали эксперты в ходе мероприятия, является упрощение всех контрольных процедур, сокращение времени обработки грузов, привлечение инвестиций. Основой для создания национальной стратегии должна стать ИСПС, действующая в портах Украины. Неоднократно на мероприятиях, посвященных упрощению процедур торговли, поднимался вопрос о необходимости создания Национального комитета по упрощению процедур торговли.

Также обсуждались вопросы, которые непосредственно касаются создания национального морского "единого окна" и национального сегмента системы SafeSeaNet. Однако, как справедливо отмечали зарубежные эксперты, создание национального морского "единого окна" требует внесения изменений в законодательство, улучшения технического обеспечения, пересмотра организационных моментов, касающихся не только таможни, но и других контролирующих органов.

➤ СЕССИЯ III: ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ПОСТРОЕНИИ "ЕДИНОГО ОКНА" И УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Третья сессия была посвящена обсуждению институциональной инфраструктуры для создания и развития государственно-частного партнерства в Украине. Как было отмечено в ходе сессии, использование государственно-частного партнерства (ГЧП) для развития инфраструктурных проектов, в частности сосредоточенное на развитии инфраструктуры в портах и "едином окне", было успешным во многих странах мира. ГЧП можно использовать и в дальнейшем развитии ИСПС, "единого окна", которое уже создано в портах Одесского региона. Принципы ГЧП можно использовать и при последующих шагах в создании морского или транспортного ЕО в Украине или в определенный момент в будущем — национального ЕО. Т.о., можно рассматривать ГЧП как один из наиболее эффективных инструментов упрощения процедур торговли, таких как "единое окно".

➤ СЕССИЯ IV: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ СЕССИЯ; ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

По результатам семинара были получены экспертная оценка и рекомендации по использованию ИСПС для информирования и дальнейшего развития проектов морского/мультимодального и национального, созданного "единого окна". Также были предложены рекомендации по использованию принципов ГЧП для "единого окна" и развития портовой инфраструктуры в Украине.

В достаточно конкретных рекомендациях семинара, в частности, было отмечено, что необходимо:

— продолжить дальнейшее развитие ИСПС в направлениях:

- полного охвата процесса перемещения товаров, экспортируемых и импортируемых через порты Одесской области, включая таможенную очистку;

- расширения возможностей системы (заявка на постановку судна к причалу, упрощение процесса планирования прибытия и отхода судов);

- полного вовлечения всех заинтересованных сторон: частного сектора (представителей экспортеров, импортеров, государственных контролирующих органов, в частности пограничной, таможенной, ветеринарной, фитосанитарной, санитарно-эпидемиологической и экологической служб);

- правового урегулирования процессов перемещения грузов железнодорожным транспортом при комбинированных перевозках из пунктов пропуска в портах в пункты контроля для пропуска грузов;

- стандартизации параметров данных (создание единых классификаторов) для их использования для электронного обмена информацией и документами между органами госуправлениия и контроля с частным сектором, обеспечивая торговые процедуры и логистические операции;

- гармонизации данных и моделирования процессов обмена информацией, с применением таких международных стандартов, как Модель данных ВТамО, коды ЕЭК ООН и другие. Необходимо обеспечить нейтральность в применении технологии во избежание зависимости от одной технологии (ЭДИФАКТ, XML и т.д.);

— обеспечить внедрение функции статуса отправки (Track & Trace) для предоставления имеющим доступ пользователям возможности централизованного отслеживания перемещения груза и транспортных средств по всей технологической цепи для визуализации процессов погрузки/услуг, для возможного оперативного реагирования, улучшения технологических процессов и логистики, обеспечивая безопасную цепь поставки, в соответствии с Рекомендацией ЕЭК ООН № 24 "Коды статуса торговли и перевозки";

— закончить и опубликовать исследование о времени выпуска товаров, которое послужит индикатором прогресса в упрощении процедур торговли и инструментом постоянного улучшения процесса для всех заинтересованных сторон;

— реализовать в рамках ИСПС единообразную систему отчетности для госорганов;

— регламентировать и унормировать систему обмена информацией между субъектами портовой деятельности (в первую очередь между ГП "АМПУ" и портовыми операторами;

— распространить положительный опыт проекта ИСПС в портах Одесской области в т.ч. и на внутренние таможенные посты;

— изучить возможности устранения практики дублирования процессов управления рисками (в порту и на внутренних таможенных постах);

— обеспечить устранение субъективности таможенного контроля, осуществляя его исключительно на основе автоматического анализа рисков и регулярной модификации профилей рисков;

— изучить возможность применения ИСПС при международных перевозках грузов воздушным транспортом, в т.ч. при мультимодальных перевозках с участием такого транспорта, и распространить действие пилотного проекта "Единое окно — локальное решение" на Международный аэропорт "Одесса";

— рекомендовать Мининфраструктуры Украины, ГФСУ, Госавиаслужбе Украины актуализировать Типовую технологическую схему осуществления таможенного контроля и Типовую технологическую схему пропуска лиц, транспорта и грузов для воздушных пунктов пропуска (пост. КМУ № 451 от 21.05.2012 г.), а также регуляторные акты Минфина, Мининфраструктуры, ГФСУ, Госавиаслужбы по электронной обработке перевозимых воздушным транспортом грузов;

— по вопросам развития национального стратегического плана упрощения процедур торговли, оценки готовности Украины применить Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли и национального органа по упрощению процедур торговли согласно рекомендации № 4 ЕЭК ООН:

- закончить предварительный отчет первого этапа исследования о готовности Украины применить Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли и передать его Министерству экономического развития и торговли и Торговому представителю Украины и предложить провести осенью, совместно с Министерством экономического развития и торговли, семинар для валидации окончательного доклада;

— включить в предварительный отчет определение ключевых элементов Соглашения ВТО, которые являются наиболее актуальными и действенными для Украины, и выделить те, которые могут быть реализованы в первую очередь наиболее быстро с минимальными усилиями и затратами;

- предложить Министерству экономического развития и торговли включить результаты исследования в стратегический план по применению мер упрощения процедур торговли в Украине;

- для дальнейшего развития стратегического плана предлагается использовать: (а) уже разработанный вариант национальной стратегии по упрощению процедур торговли; (б) руководство ЕЭК ООН по составлению национальной стратегии/дорожной карты по упрощению процедур торговли; и (в) результаты исследования о готовности внедрить в Украине меры Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли. Составить перечень мероприятий и сроки их выполнения, чтобы включить в план осуществления и реализации стратегического плана. Также предложить принять во внимание озвученные на семинаре критерии и подходы к формированию требований к определенным пунктам этого Стратегического плана: например, по политико-правовой основе; институциональной основе; процедурам; источникам финансирования и расходам; коммуникационным/информационным технологиям; человеческим ресурсам/обучению; оборудованию и инфраструктуре:

- в числе мер, нуждающихся в особом внимании при формировании стратегического плана, определить: обеспечение доступности всех опубликованных законов, подзаконных актов, правил, формуляров для всех государственных контролирующих органов и ведомств, регулирующих международную торговлю, а также их публикации в Интернете; разработка совместного плана мероприятий по уменьшению количества документов, предоставляемых участниками ВЭД в госорганы при перемещении грузов и транспортных средств через порты и применению унифицированного административного документа (WCO-GOVCBR); предварительное оформление, электронные платежи, устранение зависимости выпуска товаров в свободное обращение от таможенной оценки и уплаты таможенных платежей; таможенный постаудит; проведение регулярного измерения временных параметров, показывающих время, необходимое на завершение процедур оформления, и время, необходимое на каждый процесс логистики, с анализом эффективности; устранение факторов, препятствующих исполнению принятых законодательных актов (в частности, в области упрощения процедур для уполномоченных экономических операторов, координации деятельности контролирующих органов, ускоренного выпуска скоропортящихся грузов); внедрение международных стандартов, внедрение инструментов "национального единого окна" в рамках имплементации директив ЕС и требований IMO в контексте дальнейшего развития информационной системы портового сообщества, использование международных стандартов и опыта проекта AnNa, а также Многолетнего стратегического плана по внедрению электронной таможни, в том числе его секции по построению таможенно-торгового "единого окна";



- продолжить действия по созданию национального органа по упрощению процедур торговли и рассмотреть дополнение функций этого органа функциями Национального комитета по упрощению формальностей, создание которого рекомендовано Конвенцией ФАЛ 1965 г.;

- принять меры по ограничению негативного влияния частых кадровых изменений в регулятивных органах, серьезно рассмотреть реформу системы стимулов для преодоления проблем мотивации и коррупции;

— по вопросам публично-приватного партнерства (ППП) в портах:

- гармонизировать законодательную и институциональную базу публично-приватного партнерства (ППП) в Украине в соответствии с международными стандартами;

- ГП "АМПУ" и администрации Одесского порта предлагается принять участие в разработке международных стандартов и лучших практик по ППП в портах с целью дальнейшего их использования для развития ППП в портах Украины;

- инициировать подготовку руководства по наилучшей практике и международным стандартам ППП в портах, включая наилучшие практические модели, которые используются в мире для развития и внедрения ППП в портах;

- инициировать отбор трех конкретных пилотных проектов ППП в транспортной сфере (порты, аэропорты, железные дороги, автомобильные дороги), которые могли бы выявить и продемонстрировать препятствия для достижения результатов, которые согласуются с потребностями Украины.

Мы намеренно достаточно детально остановились на рекомендациях Пятого международного семинара "Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии" для того, чтобы последующие события и мероприятия показали степень реализации и комплексность работы по их воплощению.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОЕКТА "ЕДИНОЕ ОКНО — ЛОКАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ" НА "ГЛОБАЛЬНОМ ДОГОВОРЕ ООН+15: ДЕЛО ВО БЛАГО"

23—25.06.2015 г. прошел ряд встреч участников Глобального договора ООН "Глобальный договор ООН+15: Дело во благо" (Global Compact+15: Business as a Force for Good) (г. Нью-Йорк). Отмечая 15 годовщину Глобального договора ООН, "Глобальный договор+15" собрал вместе примерно 500 участников: представители делового сообщества и локальных сетей ГД ООН, инвесторы, представители научных кругов, гражданского общества и правительств государств собрались в ООН для того, чтобы продемонстрировать, каким образом частный сектор предпринимает действия и сотрудничает с целью реализации 10 принципов ГД ООН для устойчивого развития.



В рамках заседания АО "ПЛАСКЕ" как участник проекта "Единое окно — локальное решение" продемонстрировало результаты деятельности по реализации проекта, направленного на противодействие коррупции, реализованного в Украине, получив при этом много положительных отзывов от участников рабочей группы. В своем выступлении представитель АО "ПЛАСКЕ" отметил, что реализация проекта предусматривает, в формате публично-приватного сотрудничества, создание в портах, расположенных в Одесской области, единой ИСПС — организационно-технической системы, которая предоставляет возможность администрации порта, госорганам, портовым операторам, морским агентам, грузовладельцам, экспедиторам и другим субъектам хозяйствования, осуществляющим свою деятельность в морском порту, с помощью технических и программных средств накапливать, проверять, обрабатывать, хранить и передавать информацию и документы в электронной форме, необходимые для осуществления пограничного, таможенного и других видов контроля, обеспечивать электронный документооборот, используя электронную запись и электронно-цифровую подпись в формате XML.

ВНЕДРЕНИЕ ИСПС — ОДНА ИЗ ОТПРАВНЫХ ТОЧЕК ПРОЦЕССА ДЕРЕГУЛЯЦИИ В ПОРТАХ, ЯВЛЯЮЩЕЙСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Дерегуляции в морских портах Украины, в частности внедрению стандартов передовых стран мира, касающихся содействия процедурам торговли и логистики в морских портах, положило начало вступление в силу 8.09.2016 г. постановления КМУ от 7.07.2015 г. № 491 "О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины".

Новации, прописанные в постановлении № 491, отменили не только комиссионный досмотр судна на приход, но и внесли изменения в некоторые виды контроля.

Так, контроль на судне, который ранее выполняла комиссия в составе пограничников, таможенников,



санитаров, представителей фитосанитарного и ветеринарного контроля, согласно постановлению № 491 осуществляется документально по результатам анализа рисков.

Экологический контроль проводится только в случае выявления факта загрязнения акватории порта. Радиологический контроль осуществляется автоматически стационарными приборами, в т.ч. и теми, которые не принадлежат Экоинспекции.

С 8.09.2016 г. в случае захода судна в несколько портов Украины оформляется приход в первом порту, а уход — в последнем.

Документооборот в морпортах переводится в электронный вариант. Решения контролирующих органов не нужно ожидать — оно будет автоматически внесено в информационную систему портового сообщества (ИСПС).

Кроме того, изменен порядок получения разрешения на вывоз товаров.

С 1.01.2016 г. установлено, что досмотр, взвешивание, сканирование товаров осуществляются в специально оборудованном месте на территории портового оператора, а перемещение товаров к местам проведения таможенного досмотра, сканирования, взвешивания осуществляется с использованием технологического транспорта портового оператора.

Практическую реализацию постановления № 491 демонстрирует ИСПС, которая позволяет производить оформление судов и грузов при помощи электронных документов до фактического прихода в порт, не задерживая грузовые операции благодаря дистанционному оформлению на основании заблаговременно поданных документов.

ОЦЕНКА ГОТОВНОСТИ УКРАИНЫ К ВЫПОЛНЕНИЮ СОГЛАШЕНИЯ ВТО ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Обсуждению готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли был посвящен ряд мероприятий:

— 30.09—2.10.2015 г. — итоговый семинар по вопросам готовности Украины к имплементации положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ);

— 21.10.2015 г. — заседание "Диалог-клуба": "Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли и международные правовые инструменты";

— 30.10.2015 г. — 20-е заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине;

— 19.11.2015 г. — итоговый семинар "Имплементация положений Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли: вызовы, возможности и потребности";

— 25.02.2016 г. — 21-е заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине;

— 25—26.02.2016 г. — семинар "Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли и Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли".

Коротко остановимся на результатах этих мероприятий.

➤ ИТОГОВЫЙ СЕМИНАР ПО ВОПРОСАМ ГОТОВНОСТИ УКРАИНЫ К ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ СОГЛАШЕНИЯ ВТО ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ (ВАЛИДАЦИЯ ОТЧЕТА ПО ОЦЕНКЕ ГОТОВНОСТИ)

Семинар проходил в Киеве с 30.09.2015 г. по 2.10.2015 г. К участию в семинаре, проведенном с целью достижения более благоприятного для торговли делового климата в Украине, был приглашен широкий круг отраслевых специалистов государственных органов (Минэкономразвития, Мининфраструктуры, Минагрополитики, ГФСУ), а также представителей негосударственного сектора и бизнеса. Семинар проведен благодаря финансированию, предоставленному Государственным департаментом США. Его соорганизаторами являются Экономическая комиссия ООН для Европы (ЕЭК ООН), Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Программа развития коммерческого права Министерства торговли США, Министерство экономического развития и торговли Украины и МТП Украины, которая действует как Секретариат Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине.

Предварительные результаты исследования относительно готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли обсуж-



дались 28.04.2015 г. на заседании Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине.

Участники семинара рассмотрели Отчет по оценке готовности, который был подготовлен при поддержке ЕЭК ООН. Они обсудили выводы, содержащиеся в отчете, относительно готовности имплементировать соответствующие меры Соглашения. Международные эксперты и авторы отчета представили соответствующие меры Соглашения, готовность имплементировать меры, в отношении которых предоставлены сообщения как о мерах категории "А" на 1.08.2014 г., и предложили сообщения касательно иных мер. Представители госорганов также прокомментировали предлагаемую категоризацию мер и готовность к их реализации. Участники семинара попросили авторов Отчета тщательно пересмотреть его и включить в него комментарии и дополнения, предложенные в ходе обсуждений, в том числе по категоризации мероприятий. На этой основе они валидировали Отчет.

В ходе семинара было отмечено, что меры, по которым правительство Украины уже предоставило сообщение как о мерах категории "А", должны быть реализованы до вступления Соглашения в силу для Украины. Однако, и в Отчете, и в обсуждениях на семинаре отмечалось, что Украина не готова к имплементации многих из них, и есть сомнения, будет ли она готова до вступления в силу Соглашения. Именно этим мерам должно уделяться первоочередное внимание; в правительстве необходимо назначить координатора, ответственного за их быструю имплементацию. Участники рекомендовали концентрацию усилий соответствующих ведомств на скорейшей имплементации именно этих статей, поскольку их нельзя перенести из категории "А" в другие категории. Особая озабоченность была выражена в отношении статей 1.1 (Публикация), 1.2 (Публикация в Интернете), 7.1 (Обработка документов до прибытия товаров), 7.7 (Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов), 7.9.1 и 2 (Скоропортящиеся товары), и 8 (Сотрудничество пограничных ведомств). Если необходима внешняя поддержка, с просьбой о ней необходимо обращаться немедленно, до вступления Соглашения в силу.

Как было показано в ходе семинара, некоторые ведомства еще не готовы к оценке и выявлению своих потребностей в плане временных рамок для реализации мер (для мер категории "В") и в плане временных рамок для запрашиваемой международной помощи (для мер, предусмотренных статьями, отнесенными к категории "С").

Было рекомендовано подготовить письмо от высокопоставленного чиновника ко всем соответствующим регуляторным органам с предложением безотлагательно работать над имплементацией этих мер, которые были определены как меры категории "А", но готовность по некоторым из них была оценена как недостаточная. В таком письме всем ведомствам должно быть предложено оперативно рассмотреть и определить свои потребности в плане временных рамок и стоимости возможной международной помощи и передать эту информацию в Министерство экономического развития и торговли для потенциальных доноров.

В качестве первого шага в работе над проблемными вопросами касательно мер, о которых уже направлено уведомление как о мерах категории "А", соответствующие ведомства должны определить соответствующую информацию и, в сотрудничестве с Министерством экономического развития и торговли, подготовить перечень всей информации, определенной в ст. 1.1 Соглашения. Этот перечень должен включать места публикации и, при наличии, URL расположения публикации в Интернете. Рекомендуется разработать веб-портал со всей этой информацией, который может стать частью функциональности национального "единого окна", которое будет создано в будущем.



Предлагаемую категоризацию положений в соответствии со ст. 11 (Транзит) необходимо обсудить и согласовать с Мининфраструктуры.

Участники поддержали предложение организовать встречу с донорами (19.11.2015 г., на базе Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики), с поддержкой на высоком уровне от соответствующих правительственных ведомств Украины, на которой представить различные отчеты о готовности Украины к имплементации Соглашения, в том числе Отчет по оценке готовности к имплементации Соглашения, подготовленный при поддержке ЕЭК ООН, рекомендации семинара CLDP, проведенного в июне 2015 г., и оценивание соответствия Украины требованиям Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, проводимого при поддержке Агентства США по международному развитию (USAID).

Правительство Украины должно рассмотреть необходимость официального перевода Соглашения на украинский язык и обеспечить окончательную доработку и публикацию этого перевода. Необходимо разработать англо-украинский словарь терминов, касающихся Соглашения об упрощении процедур торговли.

20-Е ЗАСЕДАНИЕ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

20-е заседание МРГ состоялось 30.10.2015 г. в Министерстве инфраструктуры. В ходе заседания были рассмотрены результаты функционирования и развития ИСПС как инструмента упрощения процедур международной торговли и логистики в Украине. Было отмечено, что осуществляется электронное оформление прихода-отхода судов контролирующими органами из офиса агента до его прибытия в порт (Одесский МТП, Ильичевский МТП и МТП "Южный") и заканчивается комплекс мероприятий по подключению к системе всех морпортов Украины. В отношении импортных контейнерных грузов предотвращена возможность хищения. В портах установлена электронная очередь заявок экспедиторов. Подача экспедиторами заявок в порт на взвешивание и осмотр осуществляется в электронном виде из офиса экспедиторской компании. Отсутствует необходимость предоставления экологической декларации на товар.

В ходе заседания были также рассмотрены результаты проведенного "Исследования измерения времени выпуска товаров в морпорту Одесса по методологии ВТамО". Целью исследования было выявление сильных и слабых мест процесса и проведение соответствующей корректировки.

ИТОГОВЫЙ СЕМИНАР "ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЙ СОГЛАШЕНИЯ ВТО ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ: ВЫЗОВЫ, ВОЗМОЖНОСТИ И ПОТРЕБНОСТИ"

Семинар прошел 19 ноября 2015 г. на платформе Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине (МРГ). Семинар является итоговым, поскольку он объединяет и подводит итог под рядом параллельных исследований, посвященных оценке готовности Украины к подписанию Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ). Этим семинаром заканчивается процесс подготовки исследования по методологии ООН по анализу готовности Украины к имплементации СУПТ.

Значимость исследований предопределил и тот факт, что и Президент Украины П. Порошенко 23.11.2015 г. подписал Закон № 745-VIII "О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации", принятый ВР 4.11.2015 г. Закон принят во исполнение Украиной внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу упомянутого Протокола, и для согласия на обязательность применения Украиной положений Соглашения об упрощении процедур торговли. Протокол вступит в силу после выполнения внутригосударственных ратификационных процедур двумя третями членов ВТО.

Семинар проходил в Киевском национальном торгово-экономическом университете в рамках проводимых в КНТЭУ Европейских дней торговли. Целью





семинара являлось представить международным организациям, партнерам по развитию и инвесторам, а также украинским заинтересованным сторонам доклады, подготовленные при содействии ЕЭК ООН, USAID и CLDP, о готовности Украины к имплементации СУПТ и внести свой вклад в процесс координации технического сотрудничества для имплементации СУПТ.

Подводя итоги мероприятия, было отмечено, что, принимая во внимание то, что доклады ЕЭК ООН, USAID и CLDP подчеркивают необходимость улучшения административного потенциала украинских регуляторных органов по реализации СУПТ, международному сообществу и украинским регуляторным органам, реализующим меры по упрощению процедур торговли, предлагается рассмотреть возможность оказания помощи Украине для создания национального институционального потенциала для имплементации СУПТ. Она может включать в себя методическую помощь для оценки дополнительных потребностей времени и бюджета и составление планов реализации, а также обучение сотрудников регуляторных органов и предоставление им технической помощи для оказания им содействия в имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли.

Украине как государству, которое уже ратифицировало СУПТ, рекомендуется сосредоточиться в приоритетном порядке на реализации тех мер СУПТ, которые были указаны как отнесенные к категории "А" 1.08.2014 г., но для реализации которых нет реальной возможности в соответствии с докладами ЕЭК ООН — ЮНКТАД, USAID и CLDP. Таким образом, сосредоточение на следующих мерах следует считать приоритетной задачей, в частности, создание Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли, который должен координировать все виды деятельности в поддержку имплементации СУПТ, в т.ч.:

— по публикации всей соответствующей документации (законы, подзаконные акты, формы, процедуры и т.д.) — в частности, проведение инвентаризации всей соответствующей информации, в том числе мест публикации, для того, чтобы помочь в создании всеобъемлющего портала по вопросам упрощения процедур торговли в Украине (ст.1.2 СУПТ);

— по публикации в Интернете информации всеми соответствующими регуляторными органами и переводу всей соответствующей информации, на которую есть ссылка в СУПТ (ст. 1.2 СУПТ);

— по внедрению практики обработки документации до прибытия товаров (ст. 7.1 СУПТ);

— по реализации мер по упрощению процедур торговли для уполномоченных экономических операторов (разработать: критерии, процедуры предоставления полномочий (статуса) УЭО, законодательство и механизмы контроля) (ст. 7.7 УСПТ);

— по упрощению процедур торговли для скоропортящихся товаров (ст. 7.9 СУПТ);



— по улучшению сотрудничества приграничных служб (ведомств) (ст. 8 СУПТ);

— по дальнейшему усилению потенциала соответствующих государственных органов, которые будут задействованы в работе полноценно функционирующего Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли.

Правительство Украины может рассмотреть возможность уведомления секретариата ВТО о мерах СУПТ, отнесенных к категориям "В" (меры, для реализации которых Украине потребуется больше времени) и "С" (меры, для реализации которых Украине потребуется больше времени и потребуется международная техническая помощь), используя результаты отчетов ЕЭК ООН — ЮНКТАД и USAID, а также рекомендаций семинара по валидации отчета по оценке готовности, организованного ЕЭК ООН, CLDP, МЭРТ и УНК МТП, учитывая прогресс, которого к этому времени достигнут органы государственной власти Украины.

Участники семинара призывали соответствующие регуляторные органы завершить свою работу по уточнению и разработке планов с бюджетами и сроками для реализации мер, отнесенных к категориям "В" и "С", и предложили направить эту информацию в Секретариат МРГ для обобщения и дальнейшего направления в Министерство экономического развития и торговли Украины.

КМУ было предложено назначить национальный орган, ответственный за координацию реализации СУПТ, а также за разработку программы работы для этой реализации, включая создание Национального комитета по упрощению процедур торговли. Это будет отражать обязательства Украины, вытекающие из ратификации СУПТ, в частности п. 2 ст. 23 (Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли), используя опыт МРГ. Комитет должен включать в себя представителей всех соответствующих регуляторных органов, бизнес-ассоциаций, торговых палат, Рабочей группы EUBAM по упрощению процедур торговли и других заинтересованных сторон в сфере упрощения процедур торговли в Украине.

Участники рекомендовали создать механизм для дальнейшего привлечения международных партнеров по развитию в этом процессе при участии Министерства экономического развития и торговли, МРГ и международного сообщества по развитию. Будущий национальный комитет по упрощению процедур торговли может разработать таблицу с изложением возможностей для предоставления правовой помощи и помощи в имплементации СУПТ, которая может быть предоставлена различными партнерами по развитию.

Партнеры по развитию, участвующие в семинаре — USAID, ЕЭК ООН, CLDP, EUBAM, Группа Всемирного банка, МТЦ, GIZ — определили некоторые области (в т.ч. меры СУПТ, которые уже были нотифицированы как отнесенные к категории "А"), в которых они будут готовы помочь. В частности, CLDP готова помочь по следующим статьям: ст. 1.1 (Опубликование), ст. 7.1 (Обработка документов до прибытия товаров), ст. 7.4 (Управление рисками), ст. 7.5 (Аудит после таможенной очистки), ст. 7.6 (Определение и опубликование среднего времени выпуска товаров), ст. 7.7 (Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов), ст. 7.8 (Срочные отправления), ст. 8 (Сотрудничество между органами контроля на границе), ст. 10.3 (Использование международных стандартов), ст. 10.4 (Единое окно), ст. 11 (Свобода транзита); USAID — по следующим статьям: ст. 1.2 (Информация, доступная через Интернет), ст. 7.4 (Управление рисками) и ст. 7.7 (Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов); Группа Всемирного банка может быть задействована через свои программы поддержки упрощения процедур торговли; GIZ — по инфраструктуре оценки качества; Таможенная служба Великобритании — по созданию потенциала для общего реформирования таможенной службы, как того требует СУПТ; ЕЭК ООН — по следующим статьям: ст. 10.3 (Использование международных стандартов), ст. 10.4 (Единое окно) и ст. 23.2 (Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли) и по Национальной стратегии упрощения процедур торговли; МТЦ — в оказании помощи бизнесу в получении выгоды от СУПТ, в частности в рамках Национального комитета по упрощению процедур торговли.

Миссия EUBAM в координации с ЕС/DG-TAXUD/AEO Network будет продолжать оказывать помощь в имплементации следующих статей: ст. 7.3 (Отделение выпуска от окончательного определения размера пошлин, налогов, сборов и платежей), ст. 7.5 (Аудит после таможенной очистки), ст. 7.7 (Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов) и ст. 7.7.2 (iii) (финансовая платежеспособность, включая, при необходимости, предоставление достаточного обеспечения или гарантии) и ст. 23.2 (Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли), в контексте которой Миссия EUBAM предложила включить уже существующую Рабочую группу по упрощению процедур торговли EUBAM в структуру национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли.

Миссия EUBAM призвала к координации деятельности в создании института уполномоченного экономического оператора (УЭО), учитывая взаимное признание УЭО в соответствии со ст. 80 (i) Соглашения об ассоциации Украина—ЕС (взаимно признают, где это приемлемо и целесообразно, уполномоченных трейдеров и таможенный контроль).

➤ 21-Е ЗАСЕДАНИЕ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

Заседание состоялось в Киеве 25.02.2016 г. В рамках заседания рассматривались следующие вопросы: о выполнении решений заседаний МРГ и поручений правительства Украины; о предоставлении услуг ЭЦП; о состоянии ратификации и имплементации Украиной Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли и состоянии создания Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли; план действий на 2016 г. В ходе заседания, оценивая результаты работы МРГ, было отмечено, что МРГ в своей работе достигла конкретных результатов, несмотря на политические и экономические потрясения, которые происходят в Украине, результатов, которые можно увидеть и оценить.

В ходе обсуждения был рассмотрен вопрос о том, что было сделано за период после предыдущего заседания МРГ в части внедрения проекта по электронному "единому окну" и планов на 2016 г. Обсуждая проблемные вопросы, участники заседания были проинформированы о состоянии рассмотрения законопроекта "Об электронных доверительных услугах", который был разработан во исполнение Регламента (ЕС) № 910/2014 Европейского парламента и Совета от 23.07.2014 г. по электронной идентификации и доверительным услугам для электронных транзакций на внутреннем рынке, имплементация которого предусмотрена Соглашением об ассоциации. Было отмечено, что этот законопроект чрезвычайно важен, так как он, во-первых, позволит провайдеру подписывать трансформированные сообщения, во-вторых, позволит наладить интеграцию украинских систем с системами портов ЕС и получать информацию по выходу судов из этих портов. По результатам обсуждения было принято решение подготовить обращение в ВР в поддержку законопроекта "Об электронных доверительных услугах".

Также обсуждался вопрос относительно разработанного Минфином законопроекта изменений в Таможенный кодекс по уполномоченным экономическим операторам (УЭО). Было отмечено, что введение института УЭО соответствует требованиям Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли



и дополнительно является вопросом соответствия украинского законодательства праву ЕС, учитывая Соглашение о свободной торговле.

В ходе обсуждения было подчеркнуто, что вопрос УЭО не является одним вопросом, касающимся Таможенного кодекса Украины, где министерствами, ведомствами и законодателями не выполнены поставленные задачи, поэтому все новации в Таможенный кодекс должны быть сначала проверены на соответствие европейскому праву и рекомендациям международных организаций. По результатам обсуждения было принято решение подготовить обращение в КМУ и ВР в поддержку законопроекта "О внесении изменений в Таможенный кодекс Украины (касательно уполномоченного экономического оператора и упрощений таможенных формальностей)".

Участники были проинформированы, что МРГ приступает к реализации задачи по созданию Национального органа по вопросам упрощения процедур торговли, поскольку в настоящее время МРГ выполняет функции секретариата по запуску Комитета по вопросам упрощения процедур торговли, который должен быть сформирован и начать работать с 1.10.2016 г. по модели, которая была разработана и представлена, и возглавлять его должен министр экономического развития и торговли или вице-премьер, который будет отвечать за вопросы экономического сотрудничества.

Обсуждая существующие вызовы, стоящие перед Украиной, а именно — препятствия для транзитных перевозок в евразийском направлении, препятствия для водителей дальнего следования грузовых перевозок, — Украина начала серьезно работать и над реализацией проекта "Новый Шелковый путь", включающего инфраструктуру Черного и Каспийского морей. Это сейчас дорого для автомобильных перевозок, но для железнодорожных грузовых перевозок стоимость соответствует уровню, ожидаемому со стороны украинских экспортеров. Работа над этими вызовами продолжается, есть один вопрос, до сих пор не решенный, и он касается авиационных перевозок. Представитель Госавиаслужбы Украины сообщил, что Госавиаслужба имеет свое видение по реализации "единого окна" и технологии IATA E-freight в аэропортах Украины. Подтвердил, что можно взять за основу то, что уже было сделано в других видах транспорта, и представил презентацию видения Госавиаслужбы и предложил включить Госавиаслужбу в МРГ с целью реализации проектов и интегрирования в МРГ. Т.о., как отмечали участники в ходе заседания, авиационная отрасль пришла к тому же и готова присоединиться к совместной работе, потому что концепция e-Freight базируется на рекомендациях ЕЭК ООН №№ 33, 34, 35. По результатам обсуждения Секретариату МРГ было поручено провести рабочую встречу с участием представителей Мининфраструктуры, Госавиаслужбы, аэропорта "Борисполь", контролирующих органов и национальных авиаперевозчиков по внедрению технологий "единого окна" и e-Freight в пунктах пропуска для воздушного сообщения.



Относительно вопроса о предоставлении услуг ЭЦП, участники заседания были проинформированы о существующих нормативных документах и проблемах, возникающих в процессе использования ЭЦП. В ходе обсуждения было предложено рекомендовать ГФСУ совместно с Минюстом, опираясь на результаты обсуждения, определиться относительно возможности выбора альтернативного (по сравнению с изложенным в письме ГФСУ № 26042/6/99-95-44-16 от 4.12.2015 г.) способа предупреждения нарушений в сфере использования электронной цифровой подписи.

Относительно состояния ратификации и имплементации Украиной Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли и состояния создания Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли, было отмечено, что одним из проблемных вопросов, касающихся имплементации именно положений категории "А", является вопрос об УЭО, и вопрос остается пока не решенным. Что касается других обязательства по положениям категории "А", то имеется определенный ряд оговорок, но практически все, что нотифицировано Украиной по категории "А", уже внедрено и имплементировано.

Относительно разработки Национальной стратегии упрощения процедур торговли, проекта Национального органа по упрощению процедур торговли, как было подчеркнуто в ходе заседания, все эти вопросы неоднократно обсуждались с соответствующими структурами Минэкономики; есть поручение правительства Украины, которое должно быть обработано соответствующими министерствами, и до 1.09.2016 г. вопрос должен быть решен.

По заключительному вопросу, стоящему в повестке дня, — план действий на 2016 г. — участники мероприятия были проинформированы, что план действий МРГ в 2016 г. включает:

— проведение заседаний МРГ (февраль, июнь, октябрь, декабрь 2016 г.);

— проведение семинара "Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли и Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли" (25—26.02.2016 г.);

— проведение семинара по вопросам упрощения процедур торговли, который состоится в рамках ежегодной Транспортной недели (Одесса, 31.05.2016 г.);

— проведение семинара по гармонизации данных, модели данных и национальном "едином окне" в соответствии с международными (ЕЭК ООН и ВТамО) и европейскими (Еврокомиссия) нормами и стандартами (октябрь 2016 г.);

— продолжение работы по написанию Национальной стратегии по упрощению процедур торговли.

СЕМИНАР "СОГЛАШЕНИЕ ВТО ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ И НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО ВОПРОСАМ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ"



В рамках заседания МРГ также 25—26.02.2016 г. прошел семинар "Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли и Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли". Семинар базировался на проведенной в течение нескольких лет работе в поддержку проектов по упрощению процедур торговли, а также на поддержке МРГ и результатах исследования готовности Украины к имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, проведенного при поддержке ЮНКТАД и ЕЭК ООН. Он направлен на оказание помощи Украине в создании Национального комитета по вопросам упрощения процедур торговли (НКУПТ), положения, мандата и плана действий, которые уже находятся в процессе разработки, и в имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (УСПТ): особенно в отношении мер, заявленных как такие, которые относятся к категории "А", и по определению времени для внедрения мероприятий, отнесенных к категориям "В" и "С". Целью мероприятия было оказание помощи Украине в ее усилиях по разработке стратегии упрощения процедур торговли на платформе НКУПТ. Докладчики из соответствующих госорганов и бизнес-сообщества Украины, а также из ЕЭК ООН, ЮНКТАД, Таможни Великобритании (UK Customs), ВТамО и другие партнеры по развитию в своих выступлениях акцентировали внимание на преимуществах и проблемах упрощения процедур торговли для Украины. На сессиях семинара были рассмотрены организационные вопросы создания и функционирования НКУПТ, содержание его работы, сфера деятельности.

Семинар был разделен на три сессии. Первая — на каком уровне находится подготовка к применению Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, вторая — сессия по Комитету, и последняя — Национальная стратегия по упрощению процедур торговли, концепция единого руководства.

Вопросы, которые поднимались в ходе мероприятий — заседания МРГ и семинара, в очередной раз достаточно четко определили круг проблем, тормозящих как внедрение процедур упрощения торговли, так и мер Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли. Неоднократно с высоких трибун ретранслировались тезисы, что упрощение процедур торговли — приоритетное задание, что Соглашение по упрощению процедур торговли открывает новые возможности. Подписание Президентом Украины Петром Порошенко Закона "О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации", упрощающее процедуры торговли, свидетельствует о наличии политической воли. Но, к сожалению, вопросы, касающиеся необходимости создания в Украине простых, четких и практически ориентированных документов и процедур для упрощения процедур торговли; усиления координации и кооперации между органами госвласти и частным сектором в вопросах осуществления торговых операций; определения ответственных в причастных министерствах и ведомствах; необходимость подготовки плана действий по имплементации различных мер Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли с указанием сроков и затрат и ряд других в очередной раз обсуждались в ходе мероприятий. Сегодня главная задача — от обсуждений перейти к конкретным делам. Участие причастных министерств и ведомств должно перейти от декларативного согласия и в очередной раз констатации проблем — к конкретным последовательным действиям.

Подготовила
ХРУСТАЛЕВА Виктория



Украинская власть: "Бизнесу нужна свобода. И я его отпускаю…"

В последние годы в Украине много говорят о "дерегуляции" бизнеса. И это правильно. Ну не может бизнес быть эффективным в неблагоприятных условиях. Когда он опутан от головы до ног различными ограничениями. Когда, опираясь на надуманные нормы, его обдирают всевозможные чиновники. Когда, задыхаясь от государственных объятий, бизнес для выживания вынужден по навязанным ему правилам "играть в коррупцию". Или уходить "в тень". А в результате и государство в целом несет огромные потери. Поэтому "дерегуляция" бизнеса — это чрезвычайно актуально для возрождения как самого бизнеса, так и всей украинской экономики. И она, безусловно, заслуживает всяческой поддержки.

…Но есть еще одна проблема, которая остается практически без внимания. Она обнажилась после перехода Украины из дефицитной экономики в экономику насыщенную, да еще и в условиях глобализации рынка. Это проблема конкурентоспособности. Сегодня она становится ключевой и заслуживает особого внимания со стороны и предпринимателей, и государства.

Ведь бизнес, как и птица, чтобы быть успешным в насыщенном экономическом пространстве, должен опираться на "два крыла". Первое — это благоприятные внешние условия. Второе — собственное деловое совершенство. При неудовлетворительном состоянии любого из них он не сможет сохранить конкурентоспособность и место на насыщенных рынках. А после потери российского рынка и переориентации на страны ЕС для украинских предпринимателей практически все они стали насыщенными. Особенно если учесть, что глобализация разрушила границы и все рынки стали частями единого мирового.

В то же время, высокопоставленные украинские чиновники считают, что их задача только "разрегулировать" бизнес, а остальное — это проблемы самих отечественных предпринимателей. Они говорят: "Пусть конкурируют — кто сильнее, тот и выживет". Но ведь конкурировать им придется не столько между собой, сколько с более продвинутыми зарубежными компаниями. А от результатов этой конкуренции зависит, насколько нам удастся отстоять свой внутренний рынок, защитить экономическую независимость Украины, ее аутентичность.

Чиновники не хотят понять, что большинство несовершенных украинских предпринимателей, не по своей воле сформировавшихся в условиях дефицитной экономики и 25-летнего бескомпромиссного перераспределения ресурсов и их потоков, после "разрегулирования" вряд ли смогут сами быстро разобраться в том, что происходит и как им нужно измениться, чтобы стать конкурентоспособными на насыщенных рынках. Что бизнес остро нуждается в правильной ориентации и адекватной поддержке со стороны государства. Чтобы успеть перестроиться и выжить в условиях жесткой конкуренции, продолжать работать в интересах Украины.

Нужно также понимать, что у развитых стран было время на постепенный естественный конкурентный отбор продвинутых компаний и доведение делового совершенства своих экономик до уровня, способного обеспечить им высокий удельный вес ВНД и достойный уровень жизни. А для Украины, чтобы не стать чьим-то "филиалом", этот подъем необходимо осуществить в очень сжатые сроки и в условиях заметного преимущества конкурентов. Эти существующие "варварские" нормы можно изменить "в одно касание". А компаниям для совершенствования необходимо овладеть принципиально новыми знаниями и кардинально измениться, что невозможно сделать быстро. Несовершенные украинские производители без активной и адекватной государственной поддержки могут не успеть перестроиться и могут оказаться массово вытесненными зарубежными конкурентами с собственного рынка.



Нужно осознать, что при нынешнем развитии мировой науки и технологий конкуренция компаний и экономик ведется на уровне систем менеджмента, а не продукции. Чем совершеннее система менеджмента, тем выше перспективы в конкурентной борьбе. Поэтому совершенствованию менеджмента нужно уделять особое внимание.

На днях один из крупных руководителей украинской власти в очередной раз заявил: "Каждый человек рождается свободным. Все нуждаются в свободе. И бизнес тоже. И мы обеспечим ему свободу для развития". Замечательные слова. Но без активного государственного содействия бизнесу в совершенствовании они скорее напоминают известный анекдот: "Махмуд держит тещу за окном 9-го этажа и говорит: "Мамед тещу зарезал, Саид тещу повесил, я же тебя просто отпускаю!".

Чтобы украинская власть аналогично не "отпустила бизнес" с 25-го этажа-годовщины независимости Украины, она не должна бросить его на произвол судьбы. Необходимо правильно сориентировать предпринимателей и активно содействовать им в совершенствовании. Нужно продемонстрировать заинтересованность власти в совершенных организациях и ввести в стране формулу: "Чем совершеннее компания, тем комфортнее ей в Украине" с адекватным отображением при реализации Программы деятельности КМУ.

Прежде всего, необходимо разработать и принять государственную политику содействия отечественным организациям в непрерывном совершенствовании на основе современных европейских подходов и лучших деловых практик, создать механизмы мотивации и благоприятные условия для совершенствования. Провести масштабную учебную и разъяснительную работу в обществе, в том числе в высших эшелонах власти, предварительно устранив существующие перекосы в понимании того, что реально происходит в сфере качества, делового совершенства, системного менеджмента и конкурентоспособности и внеся соответствующие изменения в учебные программы.

Именно при таком подходе появится возможность заметно увеличить занятость населения, наполнять госбюджет не за счет увеличения налоговых ставок, а путем роста поступлений от более успешных отечественных предприятий, снизить социальную напряженность общества и повысить его лояльность к власти.

КАЛИТА Петр,
президент Украинской ассоциации качества,
президент Клуба лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы,
почетный президент Международной гильдии профессионалов качества,
председатель Комитета по качеству, совершенству, конкурентоспособности и устойчивому развитию Общественного совета при Минэкономразвития Украины

Качеству в туризме — государственную поддержку

В настоящее время туризм — это мощная мировая индустрия, в которой задействованы огромные массы работников, крупные капиталы. За последние 50 лет туристическая деятельность резко возросла и достигла мирового масштаба. Объем туризма в мировом валовом продукте составляет до 9,5%. Явившись феноменом XX в., туризм продолжает стремительно расширять и укреплять свои позиции как социокультурная практика и модель рекреации, досуга и бизнеса, система международных туристических связей и коммуникаций, туристический рынок и крупномасштабная индустрия и в целом как транснациональное и мультикультурное по своей природе явление.

По заключению экспертов, XXI столетие станет веком туризма. Если в 1950 г. объемы международного туризма составляли 25,3 млн человек, то, по прогнозам Всемирной туристической организации (ЮНВТО), к 2020 г. количество международных туристических прибытий достигнет 1,6 млрд (UNWTO, 2007:11). При этом согласно данным, приведенным в докладе "Туризм-панорама 2020" (Tourism: 2020 Vision), из общего количества международных перевозок 1,2 млрд составят внутрирегиональные перевозки и 0,4 млрд составят путешествия на дальние расстояния.

Общее количество региональных перевозок указывает на то, что к 2020 г. тремя наиболее популярными регионами будут Европа (717 млн туристов), Восточная Азия и Тихоокеанский регион (397 млн), и Америка (282 млн).

Среди факторов, которые способствуют развитию туристической индустрии в Украине, важное место занимает обеспечение внутренней конвертируемости туристических услуг путем повышения их качества и расширения ассортимента, улучшения условий обслуживания туристов.

Стандарты ISO по качеству постепенно из производственной сферы распространяются на сферу услуг и отдельные ее процессы.

Для всестороннего рассмотрения вопроса внедрения систем управления качеством важно определиться с вопросом, что такое качество для потребителя, компании, персонала, правительства/государства, для окружающей среды, общества и мира, а также о роли и понимании этих категорий по отношению к туризму.

Так, в "Научно-практическом комментарии к Закону Украины "О туризме" качество для различных категорий по отношению к туризму рассматривается:

— *для потребителя (туриста или посетителя)* — удовольствие и образованность;

— *для компании* — состязательность с конкурентами, уменьшение расходов, рационализация производства;

— *для персонала* — индивидуализация, достоинство, самоутверждение, лидерство, полномочия;

— *для правительства/государства:*

- повышение вклада и ускорение возврата инвестиций в услуги общего пользования;
- поддержка других профессий;
- поддержание политического престижа;

— *для окружающей среды* — сохранение и оптимизация использования;

— *для общества* — качество жизни для всех;

— *для мира* — взаимопонимание, уважение, устойчивость, нравственность.

В свою очередь качество имеет разные роли и понимание для клиента, компании, персонала, правительства, государства и общества.

Реализуя процессный подход при осуществлении своей программы работ по качеству, ЮНВТО руководствуется пониманием качества в туризме, сформулированном и скорректированном Комитетом по обеспечению качества ЮНВТО на его шестой сессии (Варадеро, Куба, 9—10 мая 2003 г.), как: "Результат процесса, который предусматривает удовлетворение за приемлемую цену всех законных потребностей, требований и ожиданий потребителя в отношении продуктов и услуг, в соответствии с принятыми на



взаимной основе договорными условиями и такими главными параметрами качества, как безопасность и охрана, гигиена, доступность, прозрачность, подлинность и существование гармонии между соответствующей туристической деятельностью и ее человеческой и естественной средой".

Анализ каждого термина в этом определении предусматривает конкретные меры, которые подвергаются оценке с позиций критериев качества.

ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМ КАЧЕСТВА В ТУРИЗМЕ ЗА РУБЕЖОМ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА "УРОВНИ КАЧЕСТВА В ТУРИЗМЕ ШВЕЙЦАРИИ"

Для внедрения систем качества в туристических компаниях Швейцарии была разработана специальная программа "Уровни качества в туризме Швейцарии".

Программа имеет целью повышение информированности о качестве во всех турцентрах и индивидуальных отелях, таким образом обеспечивая качество сервиса в Швейцарии, отвечая высшим стандартам страны туризма и отдыха.

Среди 12 участников координации разработки и внедрения программы — Федерация Туризма Швейцарии — координатор программы, Ассоциация отелей Швейцарии, Союз Народного Транспорта, Конференция директоров региональных туристических офисов, Ассоциация директоров Швейцарского Туризма, Швейцарская Федерация Тревел Агентств и общественные организации транспорта, отдельных видов спорта и туризма.

Программа разработана с учетом возможностей дальнейшего ее развития и совершенствования.

Внедрение Государственной программы "Уровни качества в туризме Швейцарии" в Швейцарии осуществлялось путем частно-государственного партнерства по инициативе частного бизнеса с участием Государственного секретариата экономических дел.

Швейцарское правительство финансирует главные туристические федерации для обеспечения стабильной разработки программ, позволяющих туроператорам и турцентрам контролировать качество их менеджмента и сервиса, а также для принятия участия в контрольных акциях для их оптимизации.

Правительство поддерживает Программу посредством субсидий.

Аргументы в пользу привлекательности уровней качества с позиции Ассоциации Туризма Швейцарии:

— лучшее качество определяет больший доход;

— лучший сервис непосредственно отображается в успехе бизнеса;

— компенсационные расходы снижаются, а лояльность посетителей повышается;

— менеджмент качества означает уменьшение жалоб;

— качество поддерживает лидерство среди конкурентов.

Практический инструментарий был разработан для помощи менеджерам туристических центров и туристических фирм энергично браться за менеджмент качества.

Программа охватывает все участки туристического бизнеса — от информационного обеспечения туризма до канатных дорог и горных отелей.

Программа состоит из трех уровней и может быть расширена до TQM систем:

— **уровень 1**: Продвижение понимания качества, которое имеет постоянную цель — систематическое развитие качества услуг;

— **уровень 2**: Продвижение менеджмента качества, которое имеет постоянную цель — систематическое развитие менеджмента качества. Предпосылки — достижение требований и уровня;

- **уровень 3**: Распространение систем качества до уровня требований TQM, которое имеет постоянную цель — подготовительную работу по распространению систем TQM на туристические операции.

<u>Инструментарий для аккредитации на Знак Качества 1 уровня</u>

Для получения аккредитации на Знак Качества нужно постоянно применять три инструментария, которые были специально разработаны для этой программы, для внедрения качества во внутрихозяйственной деятельности:

— конвейер обслуживания, который должен контролировать возможность возникновения потенциальных критических инцидентов в соответствии с главными группами посетителей;

— "хороший сервис" — должен быть определен в форме стандартов качества и, исходя из этого, должны быть проведены необходимые измерения;

— параметры качества. Операционные карты, которые имеют решающее значение для качества обслуживания, должны быть пересмотрены в соответствии с требованиями качества (путем кросс-контроля).

Среди различных аспектов качества могут быть выбраны следующие:

— знание ожиданий посетителей;

— дополнительные тренировки персонала;

— заботливость в выборе вспомогательных средств и приспособлений;

— учет специальных желаний;

— знание об удовлетворенности посетителей;

— знание об удовлетворенности персонала;

— вежливое обслуживание посетителей;

— свободное обсуждение ошибок персонала;

— командная работа;

— кооперация с выбранными отелями;

— работа с жалобами;

— план мероприятий по устранению недостатков по жалобам.

Мероприятия, с наивысшим приоритетом сформулированные в конвейере обслуживания, параметры качества и инструментарий по работе с жалобами сводятся в План мероприятий, который разрабатывается сроком на год.

С точки зрения посетителя, туристическое обслуживание является продуктом пакета сервисного обслуживания, который состоит из цепочки индивидуальных обслуживаний.

Подобно конвейеру в промышленности, эти индивидуальные обслуживания являются составляющими цикла туристического продукта: предварительное информирование Центра туризма, железнодорожный или транспортный вояж в места расположения отдыха, остановка в гостинице отдыха, питание в ресторане, экскурсии и, в конечном итоге, возвращение домой.

Каждый индивидуальный сервис оставляет свои отметки и влияние на впечатление от отдыха.

Предоставление индивидуальных услуг, непосредственные контакты с посетителями — это сложная задача, так как каждый посетитель имеет свои личные ожидания, надежды и видение. Однако тактичный персонал должен быть готов к тому, что ошибки и недоразумения практически неизбежны.

Такие события называются "критическими инцидентами". Они являются дефектами изменения категорий или уровня в конвейере сервиса, а также результатом неспособности удовлетворить ожидания посетителя и тем самым становятся причиной недовольства.

В Программе "Уровни качества туризма в Швейцарии" используется метод критических инцидентов.

Конвейер сервиса туристического отдыха в общем виде имеет следующие составляющие:

— информация/бронирование;
— поездка к месту отдыха;
— местная информация;
— питание;
— проживание;
— транспорт;
— активность на отдыхе;
— развлечения;
— поездка домой;
— активность после отдыха.

Исследования показывают, что клиенты запоминают инциденты и не всегда решаются о них говорить. Менеджерам желательно постоянно ставить себя на место посетителя, принимая их замечания и реакцию серьезно, контактируя с ними напрямую и систематически, анализируя индивидуальные эпизоды и процессы, которые создают "критические инциденты".

Конвейер обслуживания полезен как механизм для глубокого исследования потенциальных "критических инцидентов" и отделения от них "хорошего сервиса" путем применения соответствующих мер в фирменных внутренних стандартах качества.

<u>Инструментарий для аккредитации на Знак Качества 2 уровня</u>

Аккредитация на Знак Качества 2 уровня строится на уровне 1 и базируется на всесторонней модели, разработанной Европейским фондом управления качеством EFQM.

В целом Программа включает следующие требования и инструментарии:

— аккредитация на Знак Качества 1 уровня является предварительным условием;

— инструкторы, подготовленные для уровня 2, тренируются на соответствие для дальнейшей работы в качестве экспертов;

— гостиницы берут на себя определенные обязательства пересмотреть свое личное отношение ко всем организационным участкам своего бизнеса с помощью инструментов анализа;

— гостиницы также берут на себя обязательства на соответствие персонала требованиям и ожиданиям посетителей;

— представитель Гильдии контролирует и оценивает отель на основании установленных критериев;

— полученные сведения анализируются в соответствии со специфическими отраслевыми исходными показателями и излагаются в форме "Дом Качества";

— после этого отель разрабатывает мероприятия по внедрению качества, которые включаются в План действий.

Для соответствия более требовательным и быстроизменяющимся желаниям посетителей в модели Всеобъемлющее Управление Качеством (TQM) были разработаны группы различных инструментальных средств в соответствии с принципами TQM:

— Всеобъемлющее означает распространение на все сферы бизнеса и весь персонал: принцип штабных листовок;

— Качество означает совместные, направленные на достижение определенных целей, действия в соответствии с требованиями по качеству как внутренних, так и внешних факторов. При этом основополагающий принцип — "постоянный клиент—гость", принцип обслуживания — "гость—ведущий";

— Управление означает ответственность и инициативу топ-менеджеров как требование систематической декомпозиции качества и его гарантии, принцип ответственности управления.

При внедрении систем качества по модели качества TQM также руководствуются принципом процессной ориентации, означающим, что каждый продукт или сервис — результат процесса, каждый шаг которого следует друг за другом или друг перед другом.

Качество индивидуальных процессов создает качество целого и в то же время стандарты качества повышаются относительно перманентного цикла планирования — внедрение—рецензирование—коррекция.



Внедрение систем качества по модели TQM включает в себя три основных аспекта:

— цель качества — автоматически работающий стандарт услуг высшего уровня на удовлетворение желаний требовательного сегмента гостей и персонала;

— развитые качества — активная обработка этого стандарта обслуживания и его постоянное улучшение;

— гарантии качества — сознательный мониторинг стандарта обслуживания по реакции на аномалии, если такие имеют место.

➤ СИСТЕМА КАЧЕСТВА В ТУРИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЯХ МАЛЬТЫ

Законодательная инициатива по внедрению стандартов качества в туризме Мальты принадлежит Администрации туризма Мальты, для чего были приняты следующие рекомендации Администрации туризма Мальты (МТА):

— совершенствование структуры продукции под руководством МТА;

— классификация жилищного сектора;

— выработка стандартов обслуживания;

— разработка основополагающих принципов пропускной способности туризма;

— совершенствование продуктов сегментов рынка.

Проблема повышения качества путем установления требований стандартов качества — в интегральном планировании с привлечением всех заинтересованных сторон и всех компонентов туристической индустрии, которые все вместе образуют туристический продукт.

Задача на планирование продуктов и развития для категории туристических провайдеров имеет целями:

— внедрить стандарты и категории для всех существующих и новых провайдеров туристического сервиса;

— внедрить системы менеджмента и уровни качества для всех провайдеров туристического сервиса;

— разработать новые концепции для всех провайдеров туристического сервиса.

ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТУРИЗМЕ ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ КАЧЕСТВА В ТУРИЗМЕ В УКРАИНЕ

В Европейских странах в различных видах экономической деятельности широко распространена практика построения общегосударственных систем на принципах частно-государственного партнерства.

В туристической отрасли на таких принципах построены общегосударственные системы управления качеством в таких странах, как, например, Швейцария, Испания, Мальта.

В системе управления качеством Швейцарии заложены принципы регионального управления системой в части внедрения и контроля, в том числе и с участием государственных территориальных органов.

В Украине также целесообразно разработать Государственную программу разработки и внедрения системы управления качеством в туристических организациях Украины.

К разработке Программы целесообразно, по примеру Швейцарии, привлечь научно-исследовательские организации и высшие учебные заведения, в которых есть кафедры по организации туристической деятельности, а также ведущие ассоциации, которые объединяют фирмы, активно работающие в сфере организации туристической деятельности.

Управление Программой предлагается построить по примеру Швейцарии по региональному кластерному принципу с учетом специфики регионов.

Программа должна включать разделы по всем основным разновидностям видов экономической деятельности, принятым в Украине, которые включают в себя все аспекты организации и обеспечения туристической деятельности.

Для успешной и более быстрой разработки и внедрения Программы целесообразно, по мнению автора, ознакомиться с опытом работы в этой части Ассоциации туризма Швейцарии, которая имеет многолетний опыт в создании такой системы, которая распространяется на туристические фирмы, а также гостиницы и канатные дороги, что очень подходит для Украины.

Программу предлагается построить, по примеру Швейцарии, с разделением по уровням качества, не менее 3-х, для организаций-участниц системы по специализациям и уровням доходов.

В процессе создания Программы необходимо подготовить инспекторов для осуществления методической помощи во внедрении систем управления качеством на местах, а в последующем на них в качестве экспертов возложить функции контроля над ее функционированием.

В Украине, по примеру Швейцарии, государство может принять долевое участие в разработке Программы и поддержке ее функционирования путем участия представителей территориальных органов в системе присвоения и контроля уровня качества предоставляемых туристическими организациями услуг.

Развитие частно-государственного партнерства в сфере туризма в Украине может стать действенным инструментом для установления конструктивного взаимодействия между органами госвласти и представителями бизнеса. Внедрение проектов частно-государственного партнерства приведет к формированию благоприятных условий для развития предпринимательства в сфере туризма. При организации деятельности в рамках частно-государственного партнерства уже частично реализуются такие важные направления госдеятельности, как подготовка профессио-

нальных кадров для туризма; маркетинговая деятельность для популяризации туризма в Украине на внутреннем и международном рынках туризма, в основном в рамках участия в крупнейших национальных и международных туристических выставках.

Следует отметить, что иностранные и отечественные инвесторы могут руководствоваться различными мотивами при выборе объектов инвестирования. Соответственно, инвесторы обладают и различными стимулирующими факторами. Для иностранного инвестора приоритетной может быть задача выхода на внутренний рынок, что не так важно для отечественного инвестора. Также для иностранного инвестора важен уровень развития туристической инфраструктуры. Причем оцениваться уровень развития инфраструктуры в стране инвестирования будет в сравнении с уровнем развития инфраструктуры в собственной стране инвестора либо в других зарубежных странах. Наличие хорошо развитой инфраструктуры, в свою очередь, является стимулирующим фактором для осуществления капиталовложений для отечественных инвесторов.

Как сообщается на сайте МЭРТ, 18.05.2016 г. во время совместного совещания Минэкономразвития с главами технических комитетов стандартизации и ГП "УкрНИНЦ" было достигнуто согласие о внесении в государственный план стандартизации перечня основных международных стандартов в сфере туризма. Украинские стандарты внедряются путем адаптации стандартов ISO в систему национального законодательства.

"Имплементация единых международных стандартов ISO позволит повысить качество предоставления услуг в сфере туризма, будет способствовать прозрачности разрешительной и лицензионной системы, снижению коррупционных рисков, позволит более эффективно защищать права потребителей туристических услуг", — отметил директор Департамента туризма и курортов Минэкономразвития Иван Липтуга.

По его данным, утвержденные к внедрению стандарты устанавливают критерии качества относительно деятельности информационных туристических офисов (ISO 14785), работы туристических сервисов на природоохранных территориях (ISO 18065:2015), менеджмента приключенческого и экологического туризма (ISO 21101:2014 и ISO 13009:2015), а также профессиональной подготовки и квалификационных программ для гидов и экскурсоводов (EN 15565 2008).

*ЯЦЕНКО Виктор, первый заместитель
главы общественного совета при
Госавиаслужбе Украины*





www.transport-journal.com

ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок, как на печатную и на электронную версии, так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на электронную версию
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются спеццены	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спеценам	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения по спеценам цветных и ч/б материалов

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:
УКРАИНА, 65001, Г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», ЖУРНАЛ «ТРАНСПОРТ»
ФАКС: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; ТЕЛ.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-MAIL: INFO@TRANSPORT-JOURNAL.COM
ТЕЛ: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (СЕРГЕЙ БОХАН). E-MAIL: SUBSCRIBE@TRANSPORT-JOURNAL.COM;
ТЕЛ./ФАКС: +38 (044) 503-63-73; ТЕЛ.: +38 (097) 232-92-55 (ТАТЬЯНА ЯТЕЛ). E-MAIL:REKLAMA@TRANSPORT-JOURNAL.COM



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании:____

Сроки подписки: ***с*** « » ***201*** *г.* ***по*** « » ***201*** *г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя:____

ИНН________________ Свидетельство плательщика НДС №________________

Тел:________________ Факс:________________

Юридический адрес:____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки:____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail:____

Вид деятельности:____

________________ www ________________

ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

ПЕРИОД ПОДПИСКИ на 2016 год	**НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА**		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** (***4-ая неделя месяца***) — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
I полугодие			
1 месяц (действует — по 30 июня)	400,00 грн.	279,00 грн.	182,00 грн.
II полугодие			
1 месяц (действует — с 01 июля)	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца (01 июля — 30 сентября)	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев (01 июля — 31 декабря)	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.

________________ / ________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM



Система видеонаблюдения и регистрации в общественном транспорте «Видеотранс»

Арамаис Андреасян, директор НВФ «ГРАНАТО»
Андрей Горшковский, главный конструктор НВФ «ГРАНАТО»
E-mail: granat@granato.kiev.ua

Задачи системы

Мониторинг в общественном транспорте позволяет решить ряд актуальных задач, а именно:

- предупреждение актов вандализма, преступлений и террористических актов;
- выяснение обстоятельств и решение спорных вопросов в случае аварий и других конфликтных ситуаций с участием общественного транспорта;
- обеспечение контроля за действиями персонала, тем самым способствуя повышению культуры обслуживания пассажиров;
- учет пассажиропотока для дальнейшего анализа загруженности маршрутов.

Система видеонаблюдения для городского транспорта отличается от комплексов видеорегистрации, установленных на неподвижных объектах, условиями эксплуатации. Компоненты системы, предназначенные для установки в транспорте, должны работать в расширенном температурном диапазоне, адаптированы к вибрации, запыленности, повышенной влажности, а также должны быть трудносъемными и вандалостойкими.

ИСТОРИЯ

Разработку электроники для общественного транспорта наша компания начала еще в начале 2000 годов с информационных маршрутных указателей. Первые маршрутные указатели были выполнены на электромеханических индикаторах, затем по мере улучшения характеристик светодиодов мы стали изготавливать указатели на супер ярких светодиодах. Появление светодиодов белого света с высокой светоотдачей, длительным сроком эксплуатации до 30000 часов и приемлемой ценой позволили нам разработать светодиодные лампы для внутреннего освещения салона общественного транспорта. В настоящее время одним из приоритетных направлений становится обеспечение безопасности пассажиров в общественном транспорте, для решения этой задачи наше предприятие предлагает систему видеонаблюдения/регистрации для городского транспорта

Компоненты системы

Видеокамеры должны обеспечивать максимальную область обзора минимальным числом камер в вагоне. В зависимости от размера и конструктивных особенностей транспортного средства система видеонаблюдения может включать от одной до восьми, а в некоторых случаях и более камер, чтобы не оставались «мертвые зоны». Современные видеокамеры, как правило, выполнены в антивандальном корпусе со встроенной ИК подсветкой и обеспечивают цветную картинку высокого разрешения. В системах видеонаблюдения мы используем видеокамеру купольного типа. Внешний вид видеокамеры представлен на рисунке 1, а основные характеристики приведены в таблице 1.



Рис. 1. Видеокамера купольного типа

Таблица 1

Наименование параметра	Значение
Тип камеры	AHD
Изображение картинки	Цветная
Разрешение матрицы	1280x960
Видеовыход	Композитный
Защита оборудования от воды и пыли	IP66
Диапазон рабочих температур	от -30 до +50 градусов Цельсия
Тип корпуса	Купольный, антивандальный
Питание	12 В

Видеорегистратор является основным устройством системы видеонаблюдения, он обрабатывает поступающую от камер информацию, оцифровывает ее и записывает на жесткий диск или флеш-накопитель. Как правило видеорегистратор способен принимать информацию от 4, 8 и более видеокамер. Изображение выводится на подключаемый внешний ЖК монитор, как с одной камеры, так и с четырех по выбору. Выбрать нужный режим можно вручную или настроить заранее. Кодек сжатия H.264 позволяет вмещать большой объем видеозаписи, запись ведется на жесткий диск SATA 2.5" (HDD,SSD) емкостью до 3ТБ или карту памяти SD емкостью до 128ГБ. Устройство должно быть устойчиво к ударам, вибрациям и работать в расширенном температурном диапазоне. Для использования в автомобилях с напряжением бортовой сети 12 В и 24 В необходимо поддерживать работоспособность видеорегистратора в диапазоне от 8 до 32 В.

Видеорегистраторы отличаются по своим техническим возможностям. Наиболее продвинутые позволяют вести одновременную запись 4-х каналов записи видео с высоким разрешением до FullHD 1920*1080P. Некоторые модели регистраторов оснащены встроенным модулем сотовой сети, что позволяет осуществлять удаленный мониторинг автотранспорта с персонального компьютера, смартфона, планшетного компьютера. Большой объем видеофайлов обуславливает высокие требования к скорости передачи данных. Так, одна камера с не самым высоким разрешением 640x480 потребляет в среднем 2-3 Гб трафика в сутки. Но не на всем маршруте движения транспорта прием сигнала 3G/4G стабилен, и некоторые данные могут не поступить на сервер и потеряться. Именно поэтому запись информации ведется сначала на жесткий диск, а загрузить видеопоток на компьютер можно только после подключения к компьютеру в депо или автопарке. Дополнительно видеорегистратор может быть оборудован модулем определения географических координат GPS/ГЛОНАСС. Некоторые модели комплектуются специальным сейфом-шасси для защиты от несанкционированного доступа и механических повреждений. Однако дополнительные возможности увеличивают стоимость системы, и правильный подход к требованиям, предъявляемым к системе видеонаблюдения, позволит оптимизировать ее стоимость.

Внешний вид видеорегистратора представлен на рисунке 2, а основные характеристики приведены в таблице 2.

Монитор также должен работать в условиях высокой вибрации и расширенном температурном диапазоне, а также должен быть достаточно ярким, чтобы обеспечить контрастное изображение в кабине транспортного средства в условиях сильной освещенности. Супер разрешения для данного приложения не требуется, как и большой диагонали, 9-12 дюймов вполне достаточно. Внешний вид монитора представлен на рисунке 3, а основные технические характеристики — в таблице 3.

Вероятно в ближайшее время весь новый общественный транспорт будет оснащаться системами видеонаблюдения. Наблюдение на транспорте, а также во время проведения массовых спортивных и развлекательных мероприятий станет одним из драйверов роста видеомониторинга, что должно привести к увеличению номенклатуры устройств для наблюдения и снижению их стоимости.

Успешный опыт работ, накопленный нашим коллективом при разработке информационных систем для транспорта, позволяет нам рассчитывать, что и этот проект, которым мы начали заниматься сравнительно недавно, будет успешно реализован.



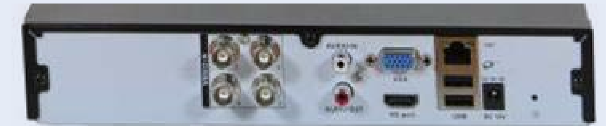


Рис. 2. Видеорегистратор на 4 видеовхода

Таблица 2

Наименование параметра	Значение
Видеовход	4/8/16
Видеовыход	1 для подключения монитора
Разрешение видео	1 канал 120 кад./сек. 4 канала 30 кад./сек.
Компрессия видео	H.264
Диапазон рабочих температур	от-30 до +50 градусов Цельсия
Тип корпуса	Антивандальный, вибростойкий
Питание	12 В



Рис. 3. ЖК видеомонитор

Таблица 3

Тип монитора	Потолочный ЖК монитор
Система	PAL и NTSC автоматическое переключение
Диагональ	10.0"
Разрешение	800x600
Питание	12В, 2А
Видеовходы	VGA
Угол обзора	110°(H) 270°(V)
Питание	12 В

Более детальную информацию можно получить, обратившись в офис НВФ «ГРАНАТО»:
Киев, ул. Гарматная, 2,
тел./факс: **(044) 453-44-04**
http://www.granato.kiev.ua
Для корреспонденции:
03067, Киев 67, а/я 63, НВФ «Гранато»

Мариупольский порт готовится стать транспортным хабом



По данным Администрации морских портов Украины, в январе — апреле 2016 года отечественные морпорты сократили перевалку грузов на 9,1% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года — до 43,224 млн тонн. Как в условиях продолжающегося спада грузопотоков сейчас работает порт, находящийся в непосредственной близости к зоне проведения АТО? Каковы его планы и перспективы? Об этом — в интервью с директором ГП «Мариупольский МТП» Александром Олейником.

➤ КАКОВЫ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ МАРИУПОЛЬСКОГО ПОРТА ЗА 4 МЕСЯЦА ЭТОГО ГОДА? МОЖНО ЛИ ГОВОРИТЬ О ПРОДОЛЖАЮЩЕЙСЯ ТЕНДЕНЦИИ СПАДА ГРУЗОПОТОКОВ ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ?

За январь—апрель 2016 года мы переработали 1 миллион 595 тысяч тонн грузов, что составило 57% от аналогичного периода прошлого года. То есть по нашему порту продолжается спад в силу объективных причин. Вы знаете, что основной номенклатурой наших грузов исторически были металлы, уголь и глины. Большинство владельцев этих грузов находятся на севере области. На текущий момент инфраструктура железнодорожного направления Ясиноватая—Волноваха, по которой к нам всегда шли грузы с севера, восстановлена, но продолжаются обстрелы. Соответственно, Антитеррористический центр не может гарантировать безопасность движения по данному участку. И порт по-прежнему вынужден работать лишь с той грузовой базой, которая есть в самом Мариуполе и его окрестностях. Но есть и положительные моменты — на рынке металла началось оживление. Это дает возможность мариупольским меткомбинатам предлагать больше своей продукции на экспорт. А при увеличении выплавки растет и потребность металлургов в железорудном сырье (ЖРС). В мае три судна класса Handysize будут работать на линии «Южный» — Мариуполь и доставят порядка 200 тыс. тонн ЖРС как каботаж для местных металлургических комбинатов. Также отмечу и позитивные тенденции с зерновыми грузами. За январь—апрель мы перевалили 70,2 тысячи тонн зерновых, что составило 106,7% к аналогичному периоду прошлого года. А на май аграрии заявили 30 тысяч тонн пшеницы и 22 тысячи тонн шрота. И это при том, что у нас еще нет специализированного зернового терминала, и мы используем для такой перевалки имеющиеся технологии и оборудование. Так что мы не теряем оптимизма и верим, что ситуация с грузами стабилизируется.

КСТАТИ, О ТЕРМИНАЛЕ. КОГДА ПЛАНИРУЕТЕ ПРИСТУПИТЬ К ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВУ?

В конце мая порт ожидает получить проектную документацию, которую необходимо будет передать на экспертизу. Потом проведем предусмотренный законодательством конкурс по выбору генерального подрядчика и летом планируем начать подготовительные работы. Естественно уже на начальных этапах строительства будем обучать наших сотрудников работе на новых перевалочных мощностях. Портовики же будут задействованы и в строительстве этого объекта, станут курировать весь процесс, закупать оборудование и впоследствии работать на этом терминале. Но зерновой терминал — не единственный из проектов по работе с грузами АПК, который мы предполагаем внедрить. Уже в этом году мы планируем передать в аренду старый склад генеральных грузов на первом районе. Различные инвесторы выражают готовность вложить средства в его реконструкцию, а затем интегрировать склад в зерновой терминал. У инвесторов есть интерес увеличить существующие объемы перевалки шрота и жмыха в несколько раз. Значит, мы сможем увеличить оборот и прибыль предприятия. Также возобновлен проект создания специализированного терминала по перекачке растительного масла. Таким образом, через несколько лет на причалах №№ 2,3 и 4 «вырастет» транспортный хаб, способный ежегодно переваливать 3—3,5 миллиона тонн агропродукции с более высокой добавленной стоимостью. Так что работой портовики обеспечены будут.

ЭТИ ПРОЕКТЫ ДОСТАТОЧНО ИНТЕРЕСНЫЕ, НО НАЦЕЛЕНЫ НА ПЕРСПЕКТИВУ. А КАКИЕ СЕЙЧАС НАСТРОЕНИЯ В КОЛЛЕКТИВЕ ПРИ ТЕКУЩИХ ОБЪЕМАХ ГРУЗОПОТОКОВ?

Люди понимают, что когда начался сложный период, мы сознательно пошли по пути сохранения коллектива и не сократили ни одного портовика. Мы приняли решение: пусть какое-то время мы будем получать меньше, зато у всех будет работа. Да, с середины января текущего года мы были вынуждены перейти на 4-дневный и 5-бригадный режим. Но эта мера позволяет предприятию формировать фонд потребления, из которого всем работникам выплачивается ежеквартальная премия (за первый квартал она составила 110% от оклада). Также с 1 июня мы на 20% поднимаем должностные оклады и тарифные ставки всех портовиков и планируем еще одно повышение осенью. Плюс, за счет различных выплат, как предусмотренных, так и не предусмотренных в Коллективном договоре, стараемся финансово поддерживать наших работников на протяжении года. Кто-то может подумать, что такие действия не вполне соответствуют реальному росту цен и тарифов на коммунальные услуги. Но мариупольские портовики знают: руководство и профсоюзный комитет предприятия всегда делают максимум возможного, чтобы наши работники чувствовали себя материально и социально защищенными. Также сейчас вкладываем средства в активную подготовку детской здравницы «Юный моряк», базы отдыха и спорткомплекса «Портовик» к летнему сезону. Мы понимаем, что это непрофильные объекты, которые логичнее передать на баланс городской громаде, тем более, что платежи порта в казну Мариуполя ежегодно растут на 20%. Но те условия для отдыха и занятий спортом, которые были созданы для наших сотрудников и их детей, город поддерживать просто не сможет. Поэтому сознательно идем на дополнительные расходы, чтобы портовики комфортно чувствовали себя как на рабочем месте, так и вне его.

